

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Land Niederösterreich;
B 233 Umfahrung Zwölfaxing**

**TEILGUTACHTEN 14
RAUMORDNUNG/LANDSCHAFTSBILD**

Verfasser:

Dipl.-Ing. Karl CERON
Ingenieurbüro planwerk®

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-418

Bearbeitungszeitraum: von 09.02.2015 bis 14.06.2016

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Umfahrung beginnt mit km 0,000 im bestehenden Kreisverkehr Himberg Ost (B 15 km 5,578). Der bestehende 4-armige Kreisverkehr wird abgebrochen und durch eine vierstrahlige Kreuzung mit VLSA ersetzt. Die L 2004 wird bei km 9,000 vom Bestand Richtung Südwesten verschwenkt, über die bestehende Wirtschaftswegbrücke (Objekt BN15.Ü04) über die B 15 überführt und westlich der Kreuzung B 15/B 233 an die Gemeindestraße „Rauchenwartherstraße“ in Form eines T-Knotens mit Linksabbiegestreifen angebunden. Das Brückenobjekt wird an die Anforderungen einer Landesstraße (Breite, Trassierungsparameter) angepasst. Die B 233 schwenkt am Baulosbeginn in einem großzügigen Linksbogen von der B 15 Richtung Norden und verläuft weitestgehend siedlungsfern an der östlichen Grenze des Übungsplatzes der Burstyn-Kaserne. Nach rd. 200 m wird der Parallelweg (Wirtschaftsweg parallel zur B 15) überführt und an die Verlegung der L 2004 angebunden. Nach der Querung des Asphaltweges, der unter der B 233 unterführt wird, wird bei km 1,500 eine Wildunterführung errichtet. Unmittelbar im Anschluss wird das ehemalige Munitionslager gequert. Dabei wird es erforderlich zwei Bunker und ein Gebäude (E-Stapler Garage) abzubrechen. Nördlich des Kasernengeländes verläuft die Trasse in einem großzügigen Linksbogen östlich der Deponie der Stadtgemeinde Schwechat. In diesem Bereich werden die Wirtschaftswege Andräweg, Mauchartweg und Säulenweg überführt. Unmittelbar südwestlich des Überführungsobjektes des Säulenweges wird ein Absetz- und Bodenfilterbecken mit Vorflutableitung in den Kalten Gang errichtet, da die Niederschlagswässer im Bereich der Deponie der Stadtgemeinde Schwechat und der nördlich des Säulenweges gelegenen Deponie Wünschek-Dreher nicht versickert werden können. Kurz vor der ASt Schwechat Süd (S 1) schwenkt die B 233 mit einem Linksbogen in den bestehenden Kreisverkehr und endet mit Kilometer 4,966. Der Kreisverkehr wird – wie bereits baulich vorgesehen – zweistreifig markiert. Die Einfahrten werden ebenfalls zweistreifig ausgebildet. Zusätzlich werden zwei Bypässe (L 2003a Richtung B 233 und B 233 Richtung R705 – S 1 nach Knoten Vösendorf) errichtet. Im Sinne einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Ausbildung des Kreisverkehrs werden die Einfahrten verkehrsabhängig lichtsignalgeregelt. Grundsätzlich wird die Trasse in Dammlage geführt. Ausgenommen ist der Bereich von km 3,4 bis km 4,4 im Bereich des „Siedlungsspitzes“ Holzweg, wo im Sinne eines Sicht-, Lärm- und Immissionsschutzes die Umfahrung Zwölfaxing in Tieflage geführt wird.

Aufgrund der leichten Hanglage von Ost nach West quer zur geplanten Trasse der B 233 werden an der Ostseite Sammel- und Ableitungsmulden, an den Tiefpunkten Durchlässe (1,95/1,50 m h/b) und auf der Westseite der Tiefpunkte Verteilermulden hergestellt. Die Fahrbahnwässer zwischen km 3,4 und KV Schwechat Süd werden zufolge der Nahelagen zu Deponien entweder über Ableitungsmulden oder über am Fahrbahnrand angeordnete Einlaufgitter gesammelt und in das B 233 Becken 1 eingeleitet. Hierbei handelt es sich um ein Absetz- und Bodenfilterbecken mit Vorflutableitung im Freispiegelkanal, wobei als Vorflut der Kalte Gang dient. Die Entwässerung der Fahrbahn außerhalb der Deponiebereiche erfolgt über die Dammschulter in entsprechend dimensionierte Filtermulden mit darunterliegenden Drainagerohren zur Sammlung und Ableitung der gereinigten Wässer zu den Geländetiefpunkten. Zwischen km 1,8 und km 3,4 werden die gereinigten Wässer direkt in die Ableitung zum Kalten Gang eingeleitet. Zwischen VLSA Knoten Himberg

Ost und km 1,8 werden die Niederschlagswässer an zwei Tiefpunkten gesammelt, über die Geländehochpunkte gepumpt und von dort in Freispiegelkanälen in die Ableitung zum Kalten Gang ausgeleitet.

Entlang der B 15 ist zwischen dem VLSA Knoten Himberg Ost und der Überführung der Verlegung der L 2004 eine 3 m hohe Lärmschutzwand geplant. Entlang des Kasernengeländes ist eine 3 m hohe Sichtschutzwand vorgesehen. Ab der nördlichen Grenze des Kasernengeländes geht diese in eine 3 bis 5 m hohe Lärmschutzwand über, die in den Lärmschutzdamm entlang der L 2003a eingebunden wird. Im Bereich der Tieflage zwischen Mauchartweg und Säulenweg übernimmt teilweise die Einschnittsböschung der Tieflage die Lärmschutzfunktion.

Mit dem Bau der Landesstraße B 233 Umfahrung Zwölfaxing wird eine Entlastung der Ortsgebiete von Pellendorf und Zwölfaxing erzielt. Ausgehend von den durch vorhergehende Untersuchungen und Studien definierten zukünftigen Anforderungen ergeben sich die wesentlichen trassierungstechnischen Elemente, die der Trassenplanung zugrunde gelegt werden, wie folgt:

- Projektierungsgeschwindigkeit VP = 100 km/h
- Mindestradius R = 400 m
- eine 1+1 Führung mit einem überbreiten Regelquerschnitt (vergleiche B15 Umfahrung Himberg) inkl. beiderseitiger Sicherheitsstreifen und der Möglichkeit einer zukünftigen 2+1 Markierung

Wesentliches Projektziel der B 233 Umfahrung Zwölfaxing ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf. Die Ortsdurchfahrten weisen bereits im Bestand hohe Verkehrsbelastungen zwischen knapp 10.000 und 13.000 Kfz/24h auf. Ohne die B 233 Umfahrung Zwölfaxing würden diese Verkehrszahlen im Jahr 2020 auf bis zu 15.500 Kfz/24h ansteigen. Durch das vorliegende Projekt können die Verkehrszahlen an der L 2003 in Zwölfaxing und Pellendorf um bis zu 47 % auf bis zu 6.200 Kfz/24h reduziert werden. Weiters werden durch das vorliegende Projekt die Ortsdurchfahrten Maria Lanzendorf und Lanzendorf im Zuge der B11 um rund 32 bis 36% entlastet. Dies führt zu einer Erhöhung der Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrten und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer aber auch Autofahrer.

1.2 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- gemäß § 12 Abs. 5 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?

- gemäß § 12 Abs. 5 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- gemäß § 12 Abs. 6: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?
- gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (**konzentriertes Genehmigungsverfahren**).

Dies sind unter anderem:

Abfallwirtschaftsgesetz – AWG

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG

NÖ Straßengesetz

Denkmalschutzgesetz – DMSG

NÖ Naturschutzgesetz

Forstgesetz

Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

B233 Umfahrung Zwölfaxing, Einreichprojekt 2012 (02/2013):

Teil A: Umweltverträglichkeitserklärung – Zusammenfassung

Teil B: Technisches Projekt

Teil C: UVE-Fachbeiträge, insbesondere

Einlage C1: Lärm

Einlage C2: Luft und Klima

Einlage C10: Siedlungsraum

Einlage C11: Sach- und Kulturgüter

Einlage C12: Orts- und Landschaftsbild

Einlage C13: Freizeit und Erholung

Teil D: Wasser- und Forstrecht

Teil E: Ergänzungsunterlagen E1-12 (11/2013), insbesondere

Einlage E10: Bericht Raum-Umwelt, Vorprojekt 2008 (Einlage B.4.1)

Einlage E11: Flächenwidmung, Vorprojekt 2008 (Einlage B.4.3)

Teil F: Ergänzungsunterlagen F1 (08/2014),

Einlage F1: Bericht, Kap. 1-3

Umweltverträglichkeits-Teilgutachten: Lärmschutz (08), Luftreinhaltetechnik (11) und Verkehrstechnik (14)

Gesetze, Verordnungen und Richtlinien:

Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L) idF BGBl. I Nr. 77/2010

Bundesgesetz über Maßnahmen zur Abwehr der Ozonbelastung und die Information der Bevölkerung über hohe Ozonbelastungen (Ozongesetz) idF BGBl. I Nr. 34/2003

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) / ASFINAG / ÖBB / Verbund: Studie "Umwelt verträglich prüfen", Wien 2014

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW): UVP-Handbuch Verkehr, Wien 2001 (insbesondere Ceron K.: Auswirkungen auf Sachgüter und Regionalwirtschaft)

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) idF BGBl. II Nr. 215/2014

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich. Prinzipien, Grundsätze und Ziele einer integrierten Raumentwicklung. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (09/2004)

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), idF LGBl. Nr.3/2015

Niederösterreichische Bauordnung (NÖ BO 2014) LGBl. Nr. 1/2015 idF LGBl. 89/2015

Niederösterreichische Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen, LGBl. 8000/4-0, Stammverordnung Nr. 27/98 von 13.02.1998

Niederösterreichisches Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm, LGBl. 8000/27-0 Stammverordnung Nr. 181/75 vom 18.12.1975

Niederösterreichisches Tourismusgesetz 2010, LGBl. 7400-2 idF. Nr. 7/14 vom 31.01.2014 sowie Verordnung über die Gliederung der Gemeinden in Ortsklassen (nach ihrer Tourismusbedeutung), LGBl. 7400/1-19 idF. Nr. 92/2015 vom 07.10.2015

ÖNORM S 5021, Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung (ON-Ausgabe vom 01.04.2010)

Örtliche Raumordnungsprogramme (insbesondere Flächenwidmungspläne) der Gemeinden Himberg, Zwölfaxing und Schwechat

Regionales Raumordnungsprogramm (ROP) Südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85 idF LGBl. 67/2015

Richtlinien des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung (ÖAL) Nr. 3, 6 und 36 idgF

Umweltbundesamt: Leitfaden UVP und IG-L. Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren; überarbeitete Version 2007

Umweltbundesamt: UVE-Leitfaden 2012

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) idF BGBl. I Nr. 04/2016

Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 idF BGBl. II Nr. 166/2015

3. Fragenbereich aus den Gutachtensgrundlagen:

Risikofaktor 15:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeänderungen**

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Im Nahbereich der projektierten Vorhabenstrasse finden sich - von Süden nach Norden gesehen - die Siedlungskörper der Ortschaften Himberg, Pellendorf und Zwölfaxing sowie die südwestlichen Siedlungsränder der Stadt Schwechat.

Weisen die historischen Siedlungskerne der drei erstgenannten Ortschaften - mit einer durchwegs geschlossenen, ein- bis zweigeschoßigen Bebauung in Form von Streck- und Hakenhöfen - noch die charakteristischen Merkmale eines Straßen- oder Angerdorfes auf, sind die umgebenden Siedlungsränder vorrangig durch freistehende Einfamilien- und Reihenhäuser sowie Gewerbebauten neueren Datums geprägt. An der Raiffeisenstraße in Zwölfaxing sowie an der südlichen Ortseinfahrt der Stadtgemeinde Schwechat (Himberger Straße) finden sich auch einige mehrgeschoßige Wohngebäude.

Während Himberg eine kompakte und relativ klar abgegrenzte Siedlungsstruktur besitzt, mit erkennbarem Ortskern und im östlichen Ortsteil eindeutiger Trennung zwischen Wohn- und Betriebsbebauung durch die Trasse der Ostbahn, zeigt sich in Zwölfaxing und weiter Richtung Schwechat ein heterogeneres Bild. Hier bilden Wohnbebauungen abwechselnd mit Betriebsgebäuden entlang der Himberger/Schwechater Straße (L2003) eine bandartige, lineare Struktur, die nur mehr vereinzelt durch landwirtschaftliche Nutzflächen unterbrochen wird. Eine besondere Stellung im Ortsbild von Zwölfaxing nimmt das ausgedehnte Areal der in den 1940er Jahren errichteten Burstyn-Kaserne (ca. 54 ha) mit dem südlich anschließenden, ca. 100 ha großen Übungsplatz ein. Die Sichtbeziehungen zu/aus diesem Areal sind jedoch durch dichte Gehölzpflanzungen und der Mauer an der westlichen Liegenschaftsgrenze stark eingeschränkt.

Als "trassenbezogener Untersuchungsraum" wurde in der UVE ein ca. 500 m breiter Streifen zu beiden Seiten der projektierten Straßentrasse definiert, in dem alle wesentlichen Auswirkungen erfasst werden können. Die projektierte Straßentrasse selbst liegt zum überwiegenden Teil im Bereich einer ausgeräumten Agrarlandschaft der westlichen Rauchenwarther Platte, einer derzeit intensiv landwirtschaftlichen genutzten Ackerfeldflur, welche von einem Raster nord-südlich verlaufender Windschutzstreifen durchzogen ist.

Hinzu kommen technogene Vorbelastungen in Form mehrerer Hochspannungsfreileitungen im Bereich Himberg-Ost, der bestehenden Umfahrung Himberg (B15) sowie einigen ehemaligen Deponieflächen (zuvor Schottergruben) am nordöstlichen Siedlungsrand von Zwölfaxing.

Mit Ausnahme des östlichen Randbereichs des an der Ostbahn gelegenen Betriebsbaugebietes von Himberg (Ost) und eines östlich gelegenen Teilbereichs der Burstyn-Kaserne (ehemaliges Munitionslager) liegen keine beurteilungsrelevanten Siedlungsbereiche innerhalb dieses trassenbezogenen Untersuchungsraums.

Die vorhabensbedingten Geländeänderungen betreffen in erster Linie die Errichtung der Fahrbahntrasse (überwiegend in Dammlage auf ca. 2 m Höhe, ein geringerer Abschnitt, zwischen Projekt-Km 3,4 und 4,4, in Tieflage) und der Anschlussstellen (Kreisverkehrs- bzw. Kreuzungseinmündungen), die Umlegung des Verlaufs der L2004 - Rauchenwarther Straße im Bereich Himberg Ost und die erforderlichen Unter- und Überführungen von Sekundärwegeverbindungen sowie die trassenbedingt erforderliche Verlegung von Einbauten.

Gutachten:

Aufgrund der größtenteils siedlungsfernen Trassenlage bestehen keine direkten Auswirkungen auf die teilweise historisch geprägten Ortskerne der Siedlungskörper im trassenbezogenen Untersuchungsraum.

Das Ortsbild der trassennahen Siedlungsränder ist mit Ausnahme des Kasernenbereichs in Zwölfaxing (Abbruch zweier Bunker sowie einer Staplergarage im Bereich des ehemaligen Munitionslagers) sowie durch die ca. 2 m hohen Dammaufschüttungen im südlichen Bereich der projektierten Straßentrasse und durch die partiell geplanten Lärmschutzwände von vorhabensbedingten Geländeänderungen nur geringfügig betroffen.

In den betroffenen Siedlungs- und Betriebsgebietsrändern stehen - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - einer durchwegs mäßigen Eingriffsintensität relativ geringe Eingriffssensibilitäten gegenüber.

Die Erheblichkeit der Auswirkungen von projektinduzierten Geländeänderungen auf das Ortsbild wird als geringfügig und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Sämtliche das Ortsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 18 - "Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 16:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Flächeninanspruchnahme**

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Ortsbild) siehe Risikofaktor 15.

Befund:

Gemäß UVE (vgl. Einlage C5 - Landwirtschaft und Boden) beträgt die gesamte Flächeninanspruchnahme in der Errichtungsphase knapp 47 ha, wovon nach Projektfertigstellung rund **27,8 ha** für Verkehrsflächen dauernd beansprucht werden, während 19,35 ha nur befristet (für Baustelleneinrichtungen während der Errichtungsphase) erforderlich sind und nach der Projektfertigstellung wieder rekultiviert werden.

Die bisherige Nutzung der 27,8 ha an permanenter Flächeninanspruchnahme gliedert sich in:

- 21,82 ha Landwirtschaftliche Nutzflächen (79,1 %)
- 0,35 ha Waldflächen (1,3 %)
- 1,96 ha Sonstige Grünflächen (7,1 %)
- 1,08 ha unversiegelte Verkehrsflächen (3,9 %) und
- 2,38 ha versiegelte Verkehrsflächen (8,6 %)

Daraus geht eindeutig hervor, dass mit Ausnahme des ehemaligen Munitionsdepots beim Militärübungsplatz der Burstyn-Kaserne in Zwölfaxing sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase keine Siedlungsflächen beansprucht werden. Der überwiegende Teil der Flächenbeanspruchung betrifft landwirtschaftlich genutzte und sonstige Grünflächen, zum geringeren Teil sind Verkehrsflächen (Güterwege) betroffen.

Gutachten:

Aufgrund der siedlungsfernen Trassenlage bestehen keine direkten Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung auf das Ortsbild der Siedlungskörper im Untersuchungsraum. Die Erheblichkeit der Auswirkungen des projektinduzierten Flächenverbrauchs auf das Ortsbild wird als geringfügig bzw. irrelevant und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Sämtliche das Ortsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 18 - "Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 17:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Zerschneidung der Landschaft**

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Ortsbild) siehe Risikofaktor 15.

Befund:

Linienförmige technische Infrastrukturmaßnahmen wie Verkehrswege (insbesondere in Dammlage oder Geländeeinschnitten) und damit im Zusammenhang errichtete Lärm- und Sichtschutzwände bedingen in der Regel auch Zerschneidungseffekte, die sich im vorliegenden Fall - wiederum mit Ausnahme des ehemaligen Munitionsdepots beim Militärübungsplatz der Burstyn-Kaserne in Zwölfaxing - ausschließlich auf derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen beziehen. Die Auswirkungen von Zerschneidungseffekten auf das Landschaftsbild werden unter Risikofaktor 25, jene auf Freizeit- und Erholungseinrichtungen (wie z.B. Rad- und Fußwege) unter Risikofaktor 41 behandelt.

Siedlungsflächen sind durch das Vorhaben nicht betroffen, es erfolgt auch keine Trennung (Zerschneidung) von bestehenden Siedlungsstrukturen oder Ortsteilen, wie sie etwa westseitige Trassenvarianten erwarten hätten lassen. Etwaige visuelle Auswirkungen auf das Ortsbild werden im nächsten Kapitel unter Risikofaktor 18 behandelt.

Gutachten:

Ein Beeinträchtigung des Ortsbildes der Siedlungsstrukturen und Ortschaften im trassenbezogenen Untersuchungsraum durch Zerschneidung der Landschaft kann nicht erwartet werden. Somit werden die diesbezüglichen Auswirkungen als unerheblich und **verträglich** beurteilt.

Möglicherweise sind durch die zukünftig erwartbare Verkehrsreduktion (gemäß UVE um bis zu 47 %) sowie etwaigen begleitenden Rückbaumaßnahmen auf den bestehenden Ortsdurchfahrten (insbesondere der L2003 - Schwechater/Himberger Straße im Bereich der Ortskerne von Pellendorf und Zwölfaxing) sogar positive Auswirkungen auf das Ortsbild in Hinblick auf geringere (verkehrsbedingte) Zerschneidungseffekte zu erwarten.

Auflagen:

Sämtliche das Ortsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 18 - "Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 18:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen**

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Ortsbild) siehe Risikofaktor 15.

Befund:

Während der Errichtungsphase wirken sich Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und offene Bauweisen negativ auf das Ortsbild im näheren Umfeld aus. In der Betriebsphase sind punktuell Sichtbeziehungen von den südöstlichen Ortsrändern Pellendorfs und von Teilen der nordöstlichen Siedlungsränder Zwölfaxings (Awarenfeldsiedlung/Feldstraße) - sowie auch vom Kasernengelände selbst - auf die größtenteils in Damm-lage (in ca. 2 m Höhe) geführte Trasse sowie auf die, die Trasse westseitig begleitenden Sicht- und Lärm-schutzwände (genaue Verortung siehe Plan B.4.2 - Landschaftsplanung) zu erwarten.

Die Mindestentfernung der Trasse vom nächstgelegenen Siedlungsrand beträgt in Zwölfaxing ca. 700 m (Awarenfeldsiedlung), in Pellendorf ca. 1.100 m.

Die Einsehbarkeit der Eingriffe ist jedoch von den überwiegenden Ortsbereichen gering. Vor allem aus dem Siedlungsbereich von Pellendorf und Zwölfaxing aus sind durch das weiträumige Kasernengelände sowie durch bestehende Windschutzpflanzungen bereits jetzt erhebliche Sichtbarrieren auf den Bau- und Betriebsbereich der geplanten Umfahrungsstraße gegeben.

Die Sichtbarkeit aus Blickrichtung Osten/Südosten (z.B. von der ca. 5 km in östlicher Richtung entfernten Gemeinde Rauchenwarth aus) auf das Ortsbild, bzw. auf die östlichen Siedlungsränder von Pellendorf und Zwölfaxing, war schon bisher durch die geringe Reliefenergie (flache ausgeräumte Agrarlandschaft) und den zahlreichen vorhandenen Windschutzstreifen sowie durch das weiträumige und dicht abgepflanzte Areal der Burstyn-Kaserne samt Übungsplatz stark eingeschränkt.

Gutachten:

Die Trasse wird - sowohl in der Errichtung als auch während des Betriebs von den Ortsrandbereichen Pellendorfs und Zwölfaxings aufgrund bestehender Sichtbarrieren wie Windschutzpflanzungen und des groß-räumigen Areals der Burstyn-Kaserne kaum oder nur von wenigen Punkten aus sichtbar sein.

In diesen Bereichen können die Auswirkungen durch vorgelagerte Sichtschutzpflanzungen gemindert werden.

Im Bereich des Kasernengeländes und des Übungsplatzes erfolgt die Trassenführung entlang einer bestehenden räumlichen Grenze, wodurch die visuelle Wahrnehmbarkeit des Zwölfaxinger Ortsbildes aus Blickrichtung Osten/Südosten schon derzeit nur eingeschränkt möglich ist und Blickbeziehungen nur punktuell auf eine wenig markante, aufgelockerte Einfamilien- und Reihenhausbebauung an den Ortsrändern zulässt.

Dieser in Blickrichtung Osten, Norden und Westen von zahlreichen, visuell z.T. sehr massiv in Erscheinung tretenden Infrastruktureinrichtungen (Flughafen Wien-Schwechat, OMV, Kaserne Zwölfaxing, Industrie- und Betriebsgebiet Himberg, Hochspannungsfreileitungen, Windenergieanlagen, bestehendes höherrangiges Straßennetz) geprägte Landschaftsteil ist nur mit einem geringen ästhetischen (und auch ökologischen) Eigenwert behaftet.

Zusammenfassend steht eine hohe Eingriffsintensität einer geringen Eingriffssensibilität gegenüber, deren negative visuelle Auswirkungen auf das Ortsbild als gering bis mäßig, und somit als **verträglich** beurteilt werden. Für jene wenigen, insbesondere im Nordosten von Zwölfaxing gelegenen Siedlungsrandbereiche, an denen visuelle Beeinträchtigungen durch die Trasse sowie durch die, die Trasse begleitenden Lärm- und Sichtschutzwände zu erwarten sind, werden nachfolgend Maßnahmen zur Abminderung dieser Auswirkungen definiert (siehe v.a. Punkt 3 und 4):

Auflagen (zu Risikofaktoren 15-18):

Neben einer verbindlichen Umsetzung der bereits in der UVE beschriebenen Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens in den Landschaftsraum und zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung landschaftsprägender Strukturen (siehe insbesondere Kap. B4 - Landschaftspflegerische Begleitplanung, C3 - Forst sowie C5 - Landwirtschaft und Boden) werden folgende Auflagen vorgeschrieben:

1. Freiflächen, die ausschließlich in der Bauphase beansprucht werden, sind unmittelbar nach Abschluss der Bautätigkeit zu begrünen und zu bepflanzen.
2. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung der UVE (vgl. Einlage B.4.1) vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und ökologischen Ausgleichsflächen sind schon zu Beginn zu realisieren, um eine frühzeitige Wirksamkeit der Maßnahmen zu erzielen.
3. Verstärkung der Sichtschutzpflanzungen zu beiden Seiten der neuen Trasse, vor allem unmittelbar vor den Lärm- und Sichtschutzwänden auf der dem Siedlungsbereich zugewandten Seite.
4. Die Lärm- und Sichtschutzwände sind in Form von nicht eingefärbten Holzpanelen auszuführen und auf der, der Trasse abgewandten Seite mit trockenheitsresistenten Kletterpflanzen zu bepflanzen.
Alternativ dazu könnten die Lärm- und Sichtschutzwände auch architektonisch - künstlerisch ausgestaltet werden, etwa in Form von gestalteten Oberflächenstrukturen.
5. **Empfehlung:** Die aufgrund der Verkehrsverlagerung des Durchzugsverkehrs auf die neue Umfahrung Zwölfaxing entlastete Bestandsstrecke könnte vor allem im Bereich der Himberger/Schwechater Straße (L2003) zwischen Pellendorf und Schwechat im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität sowie einer qualitativen Aufwertung des Ortsbildes neu gestaltet werden. Entsprechende Attraktivierungsmaßnahmen zur Aufwertung des Straßenraumes (z.B. Verringerung des Straßenquerschnittes, Tempolimits, Ausschluss des Durchzugs-Schwerverkehrs, Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen) sollten von den betreffenden Ortschaften (Pellendorf/Zwölfaxing/Schwechat) im gegenseitigen Einvernehmen geplant und realisiert werden.

Risikofaktor 19:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeänderungen**

Risikofaktor 20:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme**

Fragestellungen:

1. Werden Sach-/Kulturgüter durch Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Die Risikofaktoren 19 und 20 werden gemeinsam behandelt, da sie sich inhaltlich stark überschneiden, und zwar in dem Sinne, dass Geländeänderungen in der Regel immer mit Flächeninanspruchnahmen einhergehen.

Befund:**a) Sachgüter**

In Anlehnung an den UVE-Leitfaden des UBA (2012) werden als Sachgüter (hier beschränkt auf materielle Güter) alle jenen baulichen Objekte sowie Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur (wie Einbauten, Strom- und Gasleitungen, Pipelines, Wasser- und Kanalleitungen, Mobiltelefonmasten und dgl.) bezeichnet, die eine hohe funktionale Bedeutung haben und bei denen im Zusammenhang mit dem Vorhaben erhebliche Auswirkungen zu erwarten sind (z.B. durch Abbruch oder bauliche Veränderungen) sowie im Eigentum eines Dritten stehen. Hier nicht erfasst werden jene Materien, die ihrerseits bereits Gegenstand anderer Schutzgüter sind (wie z.B. Gebäude in gewidmeten Siedlungsgebieten, Land- und Forstwirtschaftsflächen oder Tourismus-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen).

Gemäß dem technischen Einreichprojekt bzw. der UVE sind im trassenbezogenen Untersuchungsraum (also innerhalb von 500 m beiderseits der Trasse) folgende Sachgüter betroffen:

Nr.	Bezeichnung (Sachgut)	Lage/Verortung	Beeinträchtigung/Maßnahme
SG 1	Ehemaliges Munitionsdepot (derzeit als Lager genutzt) sowie ein ehemaliges Wachgebäude	KG Pellendorf, an der südöstlichen Liegenschaftsgrenze des Militärübungsplatzes bei der Burstyn-Kaserne	Flächeninanspruchnahme aufgrund Trassenquerung; Abbruch zweier ehem. Bunker und einer Garage erforderlich
SG 2	Hochspannungsfreileitungen: - 380 kV Dürnröhr - Wien SO (Austrian Power Grid) - 220 kV Wien SO - Györ (Austrian Power Grid) - 110 kV UfW Kledering - UW Götzendorf (ÖBB)	KG Himberg, westlich der Umfahrung Himberg (beim Betriebsgebiet Himberg-Ost), ungefähr parallel zur B15	Nur Unterquerung der 380 kV-Leitung ohne direkten Eingriff, aufgrund der erforderlichen Umlegung der L2004 (Rauhenwarther Straße); keine Maßnahmen erforderlich
SG 3	110 kV Freileitung Wien SO - Ebergassing	KG Schwechat, quert S1 (Tunnel Rannersdorf) im Bereich westlich der ASt. Schwechat Süd bzw. nördlich parallel zu L2003a	Keine Beeinträchtigung, daher keine Maßnahmen erforderlich
SG 4	20 kV Freileitung der Wien Energie Stromnetz GmbH	KG Schwechat, entlang der nordöstlichen Gemeindegrenze zwischen Schwechat und Zwölfaxing	Trassenquerung; Abbau der bestehenden Freileitung (inkl. Turmstation) auf ca. 603 m Länge u. Ersatz durch Erdkabel
SG 5	20 kV Erdleitung der Wien Energie Stromnetz GmbH	KG Himberg, nordwestlich an den Kreisverkehr Himberg-Ost angrenzend	Trassenquerung aufgrund der Umlegung der L2004 (Rauhenwarther Straße); Schutzmaßnahmen oder Verlegung

Nr.	Bezeichnung (Sachgut)	Lage/Verortung	Beeinträchtigung/Maßnahme
SG 6	Sendemast Mobilfunk	KG Schwechat, südöstlich bei ASt. Schwechat-Süd	Keine Beeinträchtigung, daher keine Maßnahmen erforderlich
SG 7	S1, VLSA	KG Schwechat, ASt. Schwechat-Süd	Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch VLSA-Regelung der Zufahrten
SG 8	B15/L2004, Kreisverkehr Himberg-Ost	KG Himberg, Anschluss B233 an B15	Umbau in eine vierstrahlige Kreuzung mit VLSA
SG 9	L2004 - Rauchenwarther Str.	KG Himberg, Bereich Himberg-Ost	Umlegung und Neuansbindung der L2004 (Rauchenwarther Straße)
SG 10	Produktenleitung West	KG Himberg, Pellendorf, Zwölfaxing und Schwechat; in nordsüdlicher Richtung großteils parallel zur Trasse verlaufend	Keine Beeinträchtigung, daher keine Maßnahmen erforderlich
SG 11	Hochdruck-Gasleitung der Gas Connect Austria GmbH, Stichleitung OV Himberg	KG Himberg und Pellendorf, im Bereich Knoten Himberg	Zweimalige Trassenquerung; Freilegen und Erneuern der Schutzisolierung sowie Bettung in SSM
SG 12	Hochdruck-Gasleitung G00-009 der Gas Connect Austria GmbH	KG Schwechat, S1 bei ASt. Schwechat-Süd	Trassenquerung; Verlegung auf einer Länge von ca. 470 m
SG 13	EVN-Hauptwasserleitung	KG Himberg, im Bereich Kreisverkehr Himberg-Ost	Zweimalige Trassenquerung; kleinere bauliche Maßnahmen
SG 14	Lichtwellenleitungs-Trasse Wien-Nickelsdorf "Infigate"	KG Pellendorf, südlich Militärübungsplatz (B233 bei Projekt-Km 1,321)	Trassenquerung; Verlegung bzw. Tieferlegung
SG 15	Lichtwellenleitungs-Trasse	KG Schwechat bei ASt. Schwechat-Süd bzw. entlang S1	Trassenquerung; Verlegung bzw. Anpassung an die geänderte Situation

Weiters ist im Zuge der Errichtung des Vorhabens der Abbruch (und Einlöse) einer landwirtschaftlichen Lagerhalle im Bereich der nordöstlichen Liegenschaftsgrenze des Kasernengeländes, an der Josef-Andrä-Gasse aufgrund des projektbedingten Flächenanspruchs vorgesehen (*Anm.: dieser Umstand wird im UVE-Bericht "Sach- und Kulturgüter", Einlage C.11.1 nicht näher angeführt*).

Für zwei von Geländeänderungen/Flächenansprüchen des Vorhabens nicht direkt betroffenen, aber räumlich sehr nahe am Baulos situierten Gebäude, und zwar einer landwirtschaftlichen Lagerhalle im Bereich des Knotens Himberg-Ost (an der L2004 - Rauchenwarther Straße) sowie eines ehemaligen Wachgebäudes beim ehemaligen Munitionsdepot der Burstyn-Kaserne (KG Pellendorf), ist während der Errichtungsphase eine bautechnische Beweissicherung vorgesehen.

Im "Technischen Bericht Straße" (siehe Einlage B.2.2) werden neben den in der obenstehenden Tabelle angeführten und vom Vorhaben betroffenen Sachgüter noch vier weitere sachgutbezogene Maßnahmen genannt, und zwar:

Pos.	Bezeichnung (Sachgut)	Lage/Verortung	Beeinträchtigung/Maßnahme
9	Private Beregnungsanlage, Wasserleitung (F. Prendl, J. Wailzer und L. Höppel)	KG Pellendorf, südlich Militärübungsplatz (B233 bei Projekt-Km 1,325)	Trassenquerung; Verlegung bzw. Tieferlegung
11	Private Hauswasserzuleitung (PE-Schlauch), Gutsverwaltung Aichhof	KG Schwechat, südöstlich ASt. Schwechat-Süd (B233 bei Projekt-Km 4,342)	Trassenquerung; Verlegung bzw. Tieferlegung

Pos.	Bezeichnung (Sachgut)	Lage/Verortung	Beeinträchtigung/Maßnahme
13	Regenwasserkanal und Beleuchtung, ASFINAG	KG Schwechat, Kreisverkehr bei ASt. Schwechat-Süd	Trassenquerung; Verlegung und Anpassung an die geänderte Situation
14	Corporate Network (CN.as) - Leitungen, ASFINAG	KG Schwechat, bei ASt. Schwechat-Süd Ra 13.4	Trassenquerung; Verlegung und Anpassung an die geänderte Situation

Mit Ausnahme des erforderlichen Abbruchs (und Einlöse) dreier Gebäude (zwei Bunker und eine Garage) auf dem ehemaligen, inzwischen aufgelassenen Munitionsdepot der Burstyn-Kaserne sowie einer landwirtschaftlich genutzten Lagerhalle an der Josef-Andrä-Gasse sind bei den relevanten Sachgütern in der Errichtungsphase hauptsächlich (unterirdisch geführte) Infrastrukturleitungen von Beeinträchtigungen durch vorhabensbedingte Geländeänderungen und Flächeninanspruchnahmen betroffen.

Die betroffenen Einbauten werden zumeist schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten entweder durch den Einbautenträger selbst oder durch den Konsenswerber verlegt, wobei in der Regel von nur sehr kurzen Funktionsunterbrechungen auszugehen ist. Sämtliche Maßnahmen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der betreffenden Einbauten und Infrastrukturleitungen sollten bereits vor der Betriebsphase des Vorhabens vollständig abgeschlossen sein und damit keine weiteren funktionellen Beeinträchtigungen mehr vorliegen.

b) Kulturgüter

Kulturgüter, als besonders hervorgehobener Teil der Sachgüter, sind gemäß dem UVE-Leitfaden des UBA (2012) "Objekte historischer, künstlerischer oder kultureller Bedeutung aus allen Epochen menschlicher Zivilisation". Insbesondere werden dabei nach dem Bundesdenkmalschutzgesetz (DMSG) unter Schutz gestellte Objekte oder Ensembles, archäologische Fundstätten oder Fundzonen, Sakralbauten sowie Klein- und Flurdenkmäler erfasst.

Gemäß UVE-Bericht "Sach- und Kulturgüter" hat das Bundesdenkmalamt (mit Schreiben vom 06.07.2011) folgende derzeit bekannte und dokumentierte archäologischen Fundstellen im trassenbezogenen Untersuchungsraum bekannt gegeben (zur Lage der Fundstellen siehe Plan in UVE-Einlage C.1.12):

Fundstelle	Lage	Grundstücksnr.	Art/Datierung	Fläche [m ²]	
				gesamt	Flächenverbrauch
05207.21 u. 05207.22	KG Himberg, östlich des Knotens Himberg-Ost	1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859	Mittelalterliche Wüstung	95.400	10.380
05216.9 (Grillenparz)	KG Pellendorf, im Bereich des Militär-Übungsplatzes	316, 318	Luftbildbefund	897.200	20.830
05216.10 (Oberes Feld)	KG Pellendorf, im Bereich des ehem. Munitionslagers	359, 361	Luftbildbefund	139.100	10.500
05224.2 (Viertel Feld)	KG Zwölfaxing, im Bereich der Burstyn-Kaserne	789/1, 789/2	Awarisches Gräberfeld	817.400	890
05224.4 (Zweigeteilte Hutweide)	KG Zwölfaxing, nördlich des Kasernengeländes	699, 702/1, 702/2, 702/3, 702/4, 702/5, 716	Mittelalterliche Wüstung	332.700	9.080
05220.5 (Mittlere Felder Süd)	KG Schwechat, südlich der ASt. Schwechat-Süd	449, 452, 453, 456, 457, 459/1, 464/1, 464/2	Keine Angabe	658.700	18.770

Der vorhabensbedingte permanente Flächenverbrauch beträgt zwischen 0,1 und 10,9 % an diesen Fundstellen, oder in Summe ca. 7 ha (oder 2,4 %) von 294 ha. In den angeführten Bereichen ist laut Bundesdenkmalamt mit archäologisch relevanten Funden zu rechnen, wozu weitere Untersuchungen und Grabungen im Vorfeld der Bauarbeiten angeraten werden.

Im trassenbezogenen Untersuchungsraum gibt es gemäß UVE-Bericht "Sach- und Kulturgüter" keine nach dem Bundesdenkmalschutzgesetz (DMSG) unter Schutz gestellten Objekte oder Ensembles; nur im weiteren Untersuchungsraum sind zwei Objekte zu verorten, die gemäß § 2a des DMSG unter Denkmalschutz stehen. Die Objekte liegen an der L2003 und haben einem Abstand von über 1.000 m zum gegenständlichen Bauvorhaben.

Nr.	Bezeichnung	Standort
KG 1	Pietá am Eingangstor zum Friedhof Pellendorf	KG Pellendorf, am südlichen Ortsrand an der L2003 - Pellendorfer/Schwechater Straße
KG 2	Katholische Pfarrkirche "Heilige Dreifaltigkeit"	KG Zwölfaxing, im Ortszentrum an der L2003 - Schwechater Straße

Im UVE-Bericht "Sach- und Kulturgüter" werden im Vorhabensumfeld noch zehn weitere kulturell bedeutsame Objekte und Ensembles aufgelistet (KG 3 - 12), die jedoch nicht unter Denkmalschutz stehen und zu meist nur lokale Bedeutung besitzen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bildstöcke, Wegkreuze oder andere Kleindenkmäler wie Gedenksteine, Säulen oder Statuen sowie eine kleinere Kapelle neueren Datums, die in der Nähe des Friedhofs Pellendorf als Einsegnungshalle dient (Antoniuskapelle). Vier dieser Objekte befinden sich im trassenbezogenen Untersuchungsraum, und zwar:

Nr.	Bezeichnung	Standort
KG 3	Antoniusstatue (18. Jh.)	KG Himberg, im Bereich Himberg-Ost an der L2004 - Rauchenwarther Straße
KG 4	Hölzernes Wegkreuz mit Überdachung	KG Himberg, westlich des Knotens Himberg-Ost an der L2004 - Rauchenwarther Straße
KG 5	Steinernde Säule	KG Himberg, östlich des Knotens Himberg-Ost an der L2004 - Rauchenwarther Straße
KG 6	Bildstock	KG Pellendorf, im Bereich des ehem. Munitionslager beim Militär-Übungsplatz der Burstyn-Kaserne

Mit Ausnahme der archäologischen Fundstellen wird keines der hier bzw. im UVE-Bericht genannten, kulturell bedeutsamen Objekte oder Ensembles durch vorhabensbedingte Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahmen - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Gutachten:

a) Sachgüter

Sofern die angesprochenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. kurzfristigen Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit sämtlicher betroffener Einbauten und Infrastrukturleitungen zielgerichtet und rechtzeitig umgesetzt werden, ist sowohl in der Errichtungsphase als auch in der Betriebsphase mit keinen weiteren Auswirkungen auf Sachgüter durch Geländeänderungen und Flächeninanspruchnahmen zu rechnen. Zusammenfassend steht bei den betreffenden Sachgütern durchwegs eine hohe Eingriffsintensität einer ebenfalls hohen Eingriffssensibilität gegenüber, deren verbleibende Auswirkungen - nach entsprechender Maßnahmenumsetzung - als geringfügig oder irrelevant, und somit als **verträglich** beurteilt werden können.

b) Kulturgüter

Auch hinsichtlich der genannten Kulturgüter sind - mit Ausnahme der archäologischen Fundstellen - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase keine nennenswerten (negativen) Auswirkungen durch vorhabensbedingte Geländeänderungen und Flächeninanspruchnahmen zu erwarten. Zwei unter Denkmalschutz stehende Objekte befinden sich außerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraums, vier nicht unter Schutz stehende innerhalb, wobei allen genannten nur ein lokaler Bedeutungsstatus zukommt.

Allenfalls sind beim relativ nahe (ca. 50 m) zur Vorhabenstrasse lokalisierten Bildstock (KG 6) im Bereich des ehem. Munitionslagers Schutzvorkehrungen in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt zu treffen. Zusammenfassend steht bei den betreffenden (oberirdisch lokalisierten) Kulturgütern eine mäßige Eingriffs-sensibilität einer geringen Eingriffsintensität gegenüber, die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens werden als unerheblich und **verträglich** beurteilt.

Hinsichtlich der archäologischen Fundstellen (Bodendenkmale) wird im UVE-Bericht "Sach- und Kulturgüter" folgende Vorgangsweise festgehalten: Die im Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt definierten Flächen (siehe Einlage C.11.2) werden im Vorfeld der Bauphase durch ein vom Konsenswerber zu beauftragendes Fachpersonal archäologisch untersucht. Die Beauftragung einer zu archäologischen Grabungen befugten Person ist zeitgerecht vorzunehmen, damit diese spätestens sechs Wochen vor Beginn der Grabungen beim Bundesdenkmalamt um eine Grabungsgenehmigung (gemäß § 11 DMSG) ansuchen kann. Sollten im Zuge der Grabungen archäologische Funde aufgefunden werden, wird ein zur Bergung befugtes archäologisches Team beauftragt, das die Sicherung der Funde in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt durchführt. Mit dieser Vorgangsweise kann eine möglicherweise sehr hohe Eingriffserheblichkeit vermindert oder gar verhindert werden.

Auflagen:

Sämtliche Sach- und Kulturgüter betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 22 - "Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 21:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft**

Risikofaktor 22:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch visuelle Störungen**

Fragestellungen:

1. Werden Sach- und Kulturgüter durch die Zerschneidung der Landschaft oder durch visuelle Störungen beeinflusst?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Die Risikofaktoren 21 und 22 werden gemeinsam behandelt, da sie sich - zumindest beim gegenständlichen Vorhaben - inhaltlich überschneiden und insgesamt nur geringfügige bzw. unerhebliche Auswirkungen zu erwarten sind.

Zur Beschreibung der Ist-Situation (Sach- und Kulturgüter) siehe Risikofaktor 19.

Befund:

a) Sachgüter

Relevante vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von Sachgütern durch Zerschneidung der Landschaft betreffen nur einen Teilbereich des ehemaligen Munitionsdepots (samt dem damit einhergehenden Abbruch dreier dort befindlicher Gebäude; SG 1) und eine abzubrechende landwirtschaftlichen Lagerhalle an der

Josef-Andrä-Gasse im Bereich der nordöstlichen Liegenschaftsgrenze des Kasernengeländes sowie die 20 kV Freileitung der Wien Energie Stromnetz GmbH (SG 4) im Bereich der nordöstlichen Gemeindegrenze von Zwölfaxing zu Schwechat. Alle übrigen relevanten Sachgüter sind unterirdisch verlaufende Infrastrukturlösungen (Einbauten) oder sonstige technische Infrastruktureinrichtungen, deren vorhabensbedingte Verlegung oder sonstige Sicherungsmaßnahmen - zumindest in der Betriebsphase - mit keinen landschaftlichen Zerschneidungseffekten oder visuellen Störungen einhergeht. Mögliche, von den Umbaumaßnahmen an Einbauten während (bzw. vor) der Errichtungsphase kurzfristig ausgehende (oberirdisch wirksame) Barrierewirkungen oder visuelle Störungen werden als unerheblich beurteilt.

Die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Zugänglichkeit und Nutzung von Landwirtschaftsflächen (z.B. durch die "Zerschneidung" bestehender Ackerfluren) erfolgt im Teilgutachten "Landwirtschaft".

b) Kulturgüter

Wiederum mit Ausnahme der archäologischen Fundstellen (Bodendenkmale) sind bei den weiter oben angeführten vorhabensrelevanten Kulturgütern (hauptsächlich lokal bedeutsame Bildstöcke, Wegkreuze oder andere Kleindenkmäler wie Gedenksteine, Säulen oder Statuen sowie die Pfarrkirche in Zwölfaxing und die Antoniuskapelle beim Friedhof Pellendorf) keine nennenswerten Auswirkungen durch vorhabensbedingte Zerschneidungswirkungen der Landschaft oder durch visuelle Störungen zu erwarten, da sämtliche dieser Kulturgüter außerhalb des sichtwirksamen Trassenbereichs lokalisiert sind. Allenfalls sind beim relativ nahe (ca. 50 m) zur Vorhabenstrasse lokalisierten Bildstock (KG 6) im Bereich des ehemaligen Munitionslagers geringfügige visuelle Störungen zu erwarten, deren Erheblichkeit jedoch im Zusammenhang mit einer maximal mäßigen Eingriffssensibilität ebenfalls als geringfügig bis mäßig einzustufen ist.

Weiters ist festzuhalten, dass die visuelle Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der genannten (oberirdisch lokalisierten) Kulturgüter sowohl während als auch nach der Vorhabensrealisierung ohne Einschränkungen gegeben sein wird.

Gutachten:

Eine maßgebliche vorhabensbedingte Beeinträchtigung von oberirdisch lokalisierten Sach- und Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft oder durch visuelle Störungen ist im trassenbezogenen Untersuchungsraum - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - nicht zu erwarten.

Bei den bezeichneten archäologischen Fundstellen (Bodendenkmale) ist hinsichtlich der möglichen Auswirkungen durch vorhabensbedingte Zerschneidungseffekte der darüber liegenden Landschaft sowie durch visuelle Störungen sowohl von einer sehr hohen Eingriffssensibilität als auch von einer sehr hohen vorhabensbedingten Eingriffsintensität auszugehen. Eine potenziell daraus resultierende sehr hohe Eingriffserheblichkeit soll durch die unter Risikofaktor 19/20 in Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt angeführten Maßnahmen nach Möglichkeit vermindert oder gar verhindert werden.

Somit werden die diesbezüglichen Projektauswirkungen - soweit bekannt - als unerheblich und **verträglich** beurteilt.

Auflagen (zu Risikofaktoren 19-22):

1. Die Verlegung von bestehenden Einbauten hat vor Baubeginn durch die Einbautenträger oder - in Abstimmung mit diesen - durch den Konsenswerber zu erfolgen. Die Funktionsfähigkeit sämtlicher Einbauten ist während der Errichtungsphase sicherzustellen.
2. In Absprache mit dem Bundesdenkmalamt sind bereits vor Baubeginn Sondierungs- und gegebenenfalls Rettungsgrabungen durchzuführen. Die notwendigen Arbeiten dazu sind bereits vor dem eigentlichen Baubeginn durchzuführen und abzuschließen. Der Abschluss der wissenschaftlichen Dokumentation der archäologischen Untersuchungen vor Beginn der Errichtungsarbeiten muss vom Projektwerber sichergestellt werden.

3. Sollten während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens bisher nicht bekannte archäologische Fundstellen lokalisiert werden, muss der Projektwerber sicherstellen, dass diese Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden können.
4. Allfällige sonstige während der Errichtung auftretende Schäden sind nach dem Verursacherprinzip zu beseitigen.

Risikofaktor 23:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen**

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Das Vorhaben liegt im Landschaftsraum "Südheide" auf der (westlichen) Rauchenwarther Platte, in den Schotterterrassen des südlichen Wiener Beckens.

Während sich die Bebauung im Bereich zwischen Pellendorf und Schwechat vorrangig entlang der Schwechatniederungen bandartig entwickelt hat (Näheres dazu siehe Risikofaktor 15), besteht der trassenbezogene Untersuchungsraum aus einer fast gänzlich unbebauten, ausgeräumten und reliefarmen Agrarlandschaft, die mit einem Raster nord-südlich verlaufender Windschutzstreifen durchzogen ist.

Die betreffenden Siedlungen (Himberg, Pellendorf, Zwölfaxing und Schwechat-Süd/Rannersdorf) liegen etwa auf 170 m Seehöhe, während das Niveau des Geländes, auf dem die Trasse errichtet werden soll, auf etwa 180 m liegt. Die Gradienten (Nivellette) der geplanten Umfahrungsstraße liegt zwischen rund 172 m (ca. 1 km in Einschnittslage) und 185 m (ca. 4 km in Dammlage). Die höchsten Erhebungen dieses sehr flachen, nach Südosten hin leicht ansteigenden Teilraums "Feldflur" sind der Königskogel (217 m) und der Andreasberg (220 m) in der Nähe der Ortschaft Rauchenwarth (210 m); diese beiden Erhebungen liegen somit rund 40 m über dem Geländeniveau bzw. rund 30 m über dem zukünftigen Trassenniveau. Das Geländeniveau der unmittelbaren Trassenumgebung fällt also Richtung Westen, zum Siedlungsband entlang der Schwechatniederungen, um ca. 10 m leicht ab, während es gegen Osten, Richtung Flughafen und Rauchenwarth, kontinuierlich, aber ebenfalls sehr mäßig, um etwa 20 - 30 m ansteigt.

Der umgebende Landschaftsraum ist weiters geprägt durch eine sehr starke technogene Überformung in Form zahlreicher, z.T. großdimensionierter Infrastruktureinrichtungen, wie dem Betriebsgelände der OMV, dem Flughafen Wien-Schwechat, der Kaserne Zwölfaxing, dem Industrie- und Betriebsgebiet in Himberg-Ost, mehreren Hochspannungsfreileitungen, dem Windpark Unterlaa sowie dem bestehenden höherrangigen Straßennetz (S1, B10, B15).

Das ästhetische Erscheinungsbild und die visuelle Erlebbarkeit dieses Landschaftsteils ist also eindeutig durch die Nutzung bestimmt. Natürliche oder naturnahe Landschaftsstrukturen oder spezifische kleinteilige Charakteristika wie Bäche, Gräben oder markante Erhebungen sind nicht auszumachen. Trotzdem besitzt dieser Bereich ein gewisse Attraktivität als Naherholungsraum für Spaziergänger, Radfahrer und Reiter (mehr dazu siehe unter Risikofaktor 39 ff.).

Für den gesamten trassenbezogenen Untersuchungsraum liegen keine raumrelevanten Schutzfestlegungen (wie etwa Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Natura 2000, Naturpark, Erhaltenswerte Landschaftsteile und Regionale Grünzonen) vor. Geschützte Gebiete und Programme zur Aufwertung der landschaftsgebundenen Erholungsnutzung sind vor allem im Bereich der Schwechatniederung zu finden (z.B. Aktionsprogramm Raum Wien Simmering – Schwechat / Naherholungsräume – Entwicklungszonen).

Die vorhabensbedingten Geländeänderungen betreffen in erster Linie die Errichtung der Fahrbahntrasse selbst (überwiegend - ca. 4 km - in Dammlage auf ca. 2 m Höhe, ein geringerer Abschnitt - ca. 1 km - in Tieflage) sowie der Anschlussstellen (Kreisverkehrs- bzw. Kreuzungseinmündungen), die Umlegung des Verlaufs der L2004 - Rauchenwarther Straße im Bereich Himberg Ost, die erforderlichen Unter- und Überführungen von Sekundärwegeverbindungen und die trassenbedingt erforderliche Verlegung von Einbauten. Hinsichtlich der Massenermittlung im Detail wird auf das Einreichprojekt, Einlage B.2.2 - Technischer Bericht Straße, Kap. 13.5 verwiesen.

Wie schon unter Risikofaktor 15 beschrieben liegt die projektierte Straßentrasse samt den zuvor genannten Begleitmaßnahmen, und damit die vorhabensbedingten Geländeänderungen, ausschließlich im Teilraum "Feldflur", auf jener den Ortschaften Pellendorf und Zwölfaxing östlich vorgelagerten Ackerlandschaft. Der Teilraum des Zwölfaxinger Kasernengeländes samt Übungsplatz wird durch das Vorhaben entlang seiner gesamten östlichen Grenze tangiert (ca. 1.450 m), davon wird jener in die für das Vorhaben benötigte Fläche hineinragende Teil des ehemaligen Munitionslagers auf einer Länge von ca. 240 m abgetrennt.

Die Einsehbarkeit der vorhabensbedingten Eingriffe in den Landschaftsraum ist vom Westen (aus den Siedlungsbereichen) her gering; vor allem aus dem Siedlungsbereich von Pellendorf und Zwölfaxing aus sind durch das weiträumige Kasernengelände sowie durch bestehende Windschutzpflanzungen bereits jetzt erhebliche Sichtbarrieren auf den Bau- und Betriebsbereich der geplanten Umfahrungstrasse gegeben.

Auch die Sichtbarkeit aus Blickrichtung Osten/Südosten (z.B. von der ca. 5 km in östlicher Richtung entfernten Gemeinde Rauchenwarth aus) auf den vom Vorhaben betroffenen Landschaftsteil ist durch die geringe Reliefenergie (flache ausgeräumte Agrarlandschaft) und den zahlreichen vorhandenen Windschutzstreifen stark eingeschränkt und nur von relativ schwer zugänglichen topografischen Erhebungen (z.B. Königskogel) punktuell möglich.

Direkte Sichtbeziehungen auf das Vorhaben sind also nur von den Ackerfluren in der unmittelbaren Trassenumgebung sowie im Nahbereich der Anschlussstellen Himberg-Ost und Schwechat-Süd zu erwarten.

Gutachten:

Während der Errichtungsphase wirken sich Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und offene Bauweisen negativ auf das Landschaftsbild im unmittelbaren Nahbereich aus. Durch Geländemodellierungen, vor allem durch Zwischenlagerungen des Aushubmaterials und die Errichtung von Brückenbauwerken und Anschlussstellen, werden Charakter und Eigenart des Landschaftsbildes beeinträchtigt.

In der Betriebsphase ist – nach Fertigstellen der Geländemodellierungen und baulichen Anlagen und nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung – mit geringen verbleibenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild, jedoch zum überwiegenden Teil nur im unmittelbaren Trassennahbereich zu rechnen. Der durch das Vorhaben unmittelbar betroffene Landschaftsbereich zeichnet sich weder durch landschaftsräumliche Besonderheiten noch durch eine unverwechselbare Einzigartigkeit aus und besitzt einen vergleichsweise geringen ästhetischen (und auch ökologischen) Eigenwert. Hinzu kommt eine sehr hohe technologische Vorbelastung durch zahlreiche bestehende Infrastruktureinrichtungen.

Im betroffenen Landschaftsraum stehen somit - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - einer durchwegs hohen Eingriffsintensität relativ geringe Eingriffssensibilitäten gegenüber.

Die Erheblichkeit der Auswirkungen von projektinduzierten Geländeänderungen auf das Landschaftsbild wird als geringfügig bis mittel, und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Sämtliche das Landschaftsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 26 - "Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 24:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme**

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Landschaftsbild) siehe Risikofaktor 23.

Befund:

Gemäß UVE (vgl. Einlage C5 - Landwirtschaft und Boden) beträgt die gesamte Flächeninanspruchnahme in der Errichtungsphase knapp **47 ha**, wovon nach Projektfertigstellung rund **27,8 ha** für Verkehrsflächen und Komplementäreinrichtungen dauernd beansprucht werden, während **19,2 ha** nur befristet (für Baustelleneinrichtungen während der Errichtungsphase) erforderlich sind und nach der Projektfertigstellung wieder rekultiviert werden. Weitere 2,35 ha entfallen auf Dienstbarkeiten.

Die bisherige Nutzung der ca. 27,76 ha an permanenter Flächeninanspruchnahme gliedert sich in:

- 21,82 ha Landwirtschaftliche Nutzflächen (79,1 %)
- 0,35 ha Waldflächen (1,3 %)
- 1,96 ha Sonstige Grünflächen (7,1 %)
- 1,08 ha unversiegelte Verkehrsflächen (3,9 %) und
- 2,38 ha versiegelte Verkehrsflächen (8,6 %)

Der überwiegende Teil der vorhabensbedingten Flächenbeanspruchung betrifft landwirtschaftlich genutzte und sonstige Grünflächen, zum geringeren Teil sind Verkehrsflächen (bestehende Güterwege und Straßen) betroffen. (Anmerkung: Auch die ca. 7 ha umfassende und vom Vorhaben zur Gänze beanspruchte Fläche des ehemaligen Munitionsdepots beim Militärübungsplatz Zwölfaxing wird widmungsmäßig den Landwirtschaftsflächen zugerechnet).

Das Vorhaben soll zum überwiegenden Teil auf derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Ackerflächen errichtet werden, wobei nur in sehr geringem Ausmaß landschaftsbildprägende und charakteristische bzw. naturnahe Landschaftselemente (wie z.B. Windschutzpflanzungen) beansprucht werden.

Auch die Benutzbarkeit, und damit der Erholungswert, von bestehenden Wander- und Radwegen wird - mit Ausnahme von temporären Einschränkungen während der Errichtungsphase - durch die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme nicht oder nur geringfügig beeinträchtigt werden (siehe dazu auch Risikofaktor 40).

Generell ist in den letzten Jahrzehnten in den südlichen Umlandgemeinden von Wien ein Wandel der Raumstruktur in Form eines rasanten Verstädterungs- und Suburbanisierungsprozesses zu beobachten. Zuneh-

mender Siedlungsdruck (durch Wohn- und Betriebsbaugebiete) sowie Verkehrsflächen bewirken eine damit einhergehende Abnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen und Betriebe (vgl. dazu auch UVE, Einlage C.5.1 - Landwirtschaft, Kap. 4.3 - Agrarstruktur).

Gutachten:

Durch den temporären Flächenanspruch von ca. 19,2 ha an derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen (im Teilraum "Feldflur") für Baustelleneinrichtungen während der Errichtungsphase werden nur in sehr geringem Ausmaß landschaftsbildprägende und charakteristische bzw. naturnahe Landschaftselemente (wie etwa Windschutzpflanzungen) beansprucht. Der nur temporär beanspruchte Oberflächenbereich für unterirdisch vorzunehmende Leitungsverlegungen wird hier nicht weiter berücksichtigt, da hierbei von keiner dauernden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme auszugehen ist. Sämtliche dieser nur während der Bauzeit beanspruchten Flächen werden unmittelbar nachdem diese Flächen nicht mehr benötigt werden, spätestens mit Fertigstellung des Vorhabens wieder rekultiviert.

Die projektbedingt vorgesehene dauerhafte Flächeninanspruchnahme beträgt in der Betriebsphase insgesamt 27,8 ha an derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen; ca. 3,5 ha davon betreffen bereits bestehende (versiegelte/unversiegelte) Verkehrsflächen.

Der Grad der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme im Zuge der Vorhabensrealisierung im unmittelbar betroffenen Landschaftsraum wird als gering bis mäßig bewertet.

Sowohl die derzeit vorherrschenden agrarischen Landnutzungsformen als auch der Erholungswert der Landschaft werden durch die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung von Bereichen höherer Sensibilität in Bezug auf das Landschaftsbild ist auszuschließen. Die Erheblichkeit der Auswirkungen der aus dem Vorhaben resultierenden Flächeninanspruchnahme auf das Landschaftsbild wird als geringfügig bis mittel, und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Sämtliche das Landschaftsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 26 - "Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 25:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft**

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Landschaftsbild) siehe Risikofaktor 23.

Befund:

Linienförmige technische Infrastrukturmaßnahmen wie Verkehrswege (insbesondere in Dammlage oder Geländeeinschnitten) und damit im Zusammenhang errichtete Lärm- und Sichtschutzwände bedingen in der

Regel - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - auch visuell wahrnehmbare Zerschneidungseffekte im Landschaftsbild.

Die Trasse bildet vor allem im Bereich der Damm- und Brückenbauwerke eine Sichtbarriere – mit Ausnahme jenes ca. 1.500 m langen Teilstücks, das unmittelbar entlang der östlichen Liegenschaftsgrenze des Kaserengeländes geführt wird und diese aufgrund der vorhandenen starken Abpflanzung bereits jetzt als massive Sichtbarriere wahrnehmbar ist. Andererseits bilden auch die zahlreichen, in nordost-südwestlicher Richtung (und damit parallel zu geplanten Trasse) verlaufenden Windschutzstreifen, die nur aus wenigen Bereichen - punktuell - Durchblicke auf das Vorhaben erlauben, schon jetzt bestehende Sichtbarrieren.

Eine etwaige Störung/Zerschneidung von wesentlichen örtlichen und überörtlichen Blickbeziehungen (Sicht-räume, Sichtachsen) durch das Vorhaben wird anschließend unter Risikofaktor 26 abgehandelt.

Die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Zugänglichkeit und Nutzung von Landwirtschaftsflächen (z.B. durch die "Zerschneidung" bestehender Ackerfluren) erfolgt im Teilgutachten "Landwirtschaft".

Gutachten:

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft ist sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase zu erwarten, jedoch wird sich diese Beeinträchtigung nur im unmittelbaren Trassennahbereich auswirken, d.h. nur dort sichtbar sein. Spaziergänger und Radfahrer sowie vor Ort in der Landwirtschaft tätige Personen könnten davon, allerdings nur kurzfristig, innerhalb des sichtwirksamen Bereichs zwischen den zwei trassennahen Windschutzstreifen betroffen sein.

Die Benutzbarkeit (und damit der Erholungswert) von bestehenden Wander- und Radwegen bleibt - mit Ausnahme von möglichen temporären Einschränkungen während der Errichtungsphase - erhalten, da das bestehende Güter- und Radwegenetz durch die vorgesehene Errichtung von Trassenunter- und -überführungen vollständig erhalten bleibt.

Im betroffenen Landschaftsraum steht somit - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - einer durchwegs hohen Eingriffsintensität eine relativ geringe Eingriffssensibilität gegenüber. Verschiedene, in der UVE vorgesehene Maßnahmen (wie eben die Errichtung von Trassenunter- und -überführungen samt Begleitmaßnahmen zur gestalterischen Einbindung) sollen dazu beitragen, die erwartbaren Auswirkungen noch zu vermindern.

Die Erheblichkeit der (verbleibenden) Auswirkungen aufgrund von vorhabensbedingten Zerschneidungseffekten auf das Landschaftsbild wird als geringfügig bis mittel, und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Sämtliche das Landschaftsbild betreffende Auflagen werden unter Risikofaktor Nr. 26 - "Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen" zusammengefasst.

Risikofaktor 26:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen**

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Landschaftsbild) siehe Risikofaktor 23.

Befund:

Während der Errichtungsphase wirken sich Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und offene Bauweisen sowie die Zwischenlagerung von Aushubmaterial negativ auf das Landschaftsbild im näheren Umfeld aus. Durch Geländemodellierungen, vor allem durch die Errichtung von Brückenbauwerken und Anschlussstellen sowie von Lärm- und Sichtschutzvorkehrungen wird der Charakter und die Eigenart des Landschaftsbildes verändert.

Wie schon unter Risikofaktor 18 - "Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen" näher ausgeführt ist die Einsehbarkeit der Eingriffe ist sowohl von den überwiegenden Siedlungsbereichen als auch vom Landschaftsraum der näheren Umgebung gering. Die geringe Reliefenergie der Rauchenwarther Platte im Zusammenspiel mit den zahlreichen vorhandenen Windschutzstreifen sowie das weiträumig abschirmende Areal der Zwölfaxinger Burstyn-Kaserne (samt Übungsplatz) lassen kaum direkte Sichtbeziehungen auf die geplante Trasse erwarten.

Das Landschaftsbild, charakterisiert durch die (bereits weiter oben beschriebene) ausgeprägte Agrarnutzung sowie einer starken technogenen Vorbelastung der näheren Umgebung, ist in seinem ästhetischen Erscheinungsbild und seiner visuellen Erlebbarkeit nur mit einer relativ eingeschränkten Attraktivität behaftet.

Es ist daher kaum anzunehmen, dass jemand ausschließlich wegen dem außergewöhnlichen, einzigartigen Landschaftsbild diesen Landschaftsraum besucht, trotzdem besitzt dieser Bereich eine gewisse lokale Bedeutung als Naherholungsraum für Spaziergänger, Radfahrer und Reiter.

Gutachten:

Nachdem die unmittelbare Sichtbarkeit des Vorhabens, und somit eine visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, aufgrund bestehender Sichtbarrieren nur in der unmittelbaren Trassenumgebung sowie im Bereich der Anschlussstellen Himberg-Ost und Schwechat-Süd zu erwarten ist und darüber hinaus einen - nutzungsbedingt - nur eingeschränkt attraktiven Landschaftsteil betrifft, wird die Erheblichkeit der projektbedingten Auswirkungen in diesem Zusammenhang als geringfügig bis mittel, und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen (zu Risikofaktoren 23-26):

Neben einer verbindlichen Umsetzung der bereits in der UVE beschriebenen Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung des Vorhabens in den Landschaftsraum und zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung landschaftsprägender Strukturen (siehe insbesondere Einlage B4 - Landschaftspflegerische Begleitplanung, C3 - Forst sowie C5 - Landwirtschaft und Boden) werden folgende Auflagen vorgeschrieben:

1. Temporär, während der Errichtungsphase auftretende Beeinträchtigungen des Erholungswertes der Landschaft in Form einer zeitweisen Unterbrechung oder Beeinträchtigung bestehender Wander-, Rad- und Reitwegeverbindungen sind durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Umleitungen zu beschilderten Alternativrouten) zu vermeiden bzw. zu vermindern.
2. Lärm- und Sichtschutzwände sind in Form von nicht eingefärbten Holzpanelen auszuführen und aus der, der Trasse abgewandten Seite mit trockenheitsresistenten Kletterpflanzen zu bepflanzen. Alternativ dazu können die Lärm- und Sichtschutzwände auch architektonisch - künstlerisch ausgestaltet werden, etwa in Form von gestalteten Oberflächenstrukturen.

Risikofaktor 31:

Gutachter: R/LU

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinträchtigung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe****Fragestellungen:**

1. Werden durch Luftschadstoffe gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Die Auswirkungen von Luftschadstoffen werden eingehend im UVE-Fachbeitrag "Luft und Klima" (Einlage C2) sowie im Teilgutachten 11 "Luftreinhaltetechnik" des UVG behandelt, worauf hinsichtlich der detaillierten Ergebnisse verwiesen wird. Die bestehenden Immissionsgrenzwerte für die einzelnen Schadstoffkomponenten sowie die Messdaten und Berechnungsergebnisse für den gegenständlichen Untersuchungsraum werden hier nicht detailliert wiedergegeben sondern - auf den Siedlungsraum bezogen - nur zusammenfassend behandelt.

Befund:

In der UVE erfolgt eine Untergliederung des Untersuchungsraums in 17 Siedlungsteilräume (siehe Einlage C.10.2 - Siedlungsraum Plan), welche grob in vier dem Trassenverlauf (von Norden nach Süden) entsprechenden Abschnitten zusammengefasst werden können:

1. Schwechat-Süd, im Bereich entlang der L2003 westlich hauptsächlich Betriebsgebiete (mit der Widmung Bauland - Kerngebiet), weiter westlich anschließend bis zum Mitterbach vorrangig Einfamilienhaussiedlungen (Widmung: Bauland - Wohngebiet), ebenfalls östlich der L2003, wobei nach Süden zur S1 hin auch einige mehrgeschoßige Wohnbauten lokalisiert sind.
2. Zwölfaxing, mit seiner relativ heterogenen Siedlungsstruktur entlang der L2003, die sich auch in der Flächenwidmung widerspiegelt: Im Ortskern finden sich die Bauland-Widmungsarten Kerngebiet, Wohngebiet und Agrargebiet, während sich westlich, entlang der L2003 Richtung Schwechat langgestreckte Betriebsgebietswidmungen ausdehnen. Hinzu kommt das Richtung Südosten ausgedehnte Areal der Burstyn-Kaserne inkl. dem südlich anschließenden Militär-Übungsplatz, welches auf dem Zwölfaxinger Gemeindegebiet die Widmung Bauland - Sondergebiet, Kaserne trägt.
3. Pellendorf, mit seinem noch agrarwirtschaftlich geprägten Ortskern (Widmung: Bauland - Agrargebiet) und den vor allem im Westen und Norden umgebenden Einfamilienhausbereichen (Widmung Bauland - Wohngebiet) sowie den nördlich an der L2003 anschließenden, topografisch tiefer liegenden Wohnsiedlungen um die beiden Kafkaseen (Widmung Bauland - Sondergebiet, Badeseesee).
4. Himberg-Ost, mit großflächiger Industrie- und Betriebsgebietswidmung im Bereich zwischen Ostbahn und B15 - Mannersdorfer Straße; ein Wohnsiedlungsgebiet (mit der Widmung Bauland - Wohngebiet) gibt es in diesem Bereich nur in Form eines sehr kleinen Einfamilienhausgebietes im nördlichen Zwickel zwischen Ostbahn und der L2003 - (hier:) Pellendorfer Straße, nahe dem Kreisverkehrsanschluss mit der B15.

Jener Teilraum, auf dem die Umfahrungsstraße (inkl. der damit verbundenen Umlegung der L2004) errichtet und betrieben werden soll, liegt zur Gänze außerhalb gewidmeter Siedlungsgebiete und besitzt ausnahmslos die Widmung Grünland Land- und Forstwirtschaft.

Auch der trassenbezogene Untersuchungsraum, also jener, einen Abstand von 500 m beiderseits der Trasse umfassenden Bereich enthält bis auf zwei Ausnahmen keine Bauland-Widmungsarten. Die eine Ausnahme betrifft das ausgedehnte Areal der Burstyn-Kaserne in Zwölfaxing, dessen Kasernengelände sowie der kleinere, auf Zwölfaxinger Gemeindegebiet liegende Teil des sich südlich anschließenden Militär-Übungsplatzes die Widmung Bauland-Sondergebiet tragen (während jener auf dem Gemeindegebiet von Himberg

lokalisierte - größere - Teil dieses Militär-Übungsplatzes die Widmung Grünland - Land- und Forstwirtschaft hat). Die zweite Ausnahme bildet der schon zuvor beschriebene östliche Randbereich des großflächigen Bauland - Betriebs- und Industriegebietes in Himberg-Ost, zwischen Ostbahntrasse und B15. Somit liegen auch im trassenbezogenen Untersuchungsraum keine Siedlungsgebiete im Sinne von dauerhaft bewohnten Wohngebäuden.

Die hinsichtlich einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe nächst gelegenen (und somit eingriffssensibelsten) Wohnsiedlungsgebiete liegen in einer Trassenentfernung von etwa 700 m am Ostrand der Gemeinde Zwölfaxing (Awarenfeldsiedlung) sowie von etwa 1.150 m am Ostrand von Pellendorf (Am Kellerberg). Weiters ist ein Mannschaftsgebäude der Burstyn-Kaserne in einer Entfernung von ca. 300 m zur geplanten Trasse lokalisiert, welches aber nicht als dauerhaft (von den gleichen Personen) bewohntes Wohngebäude zu werten ist.

Die gewählten Immissions-Aufpunkte im Untersuchungsraum entsprechen gemäß UVE-Fachbeitrag jenen Wohnsiedlungsbereichen, an denen mit den höchsten Zusatzbelastungen aus dem Vorhaben zu rechnen ist (AP 1 - 6). Zusätzlich wurden noch weitere Aufpunkte in einem erweiterten Untersuchungsraum (in Himberg, Gramatneusiedl und Schwechat) ausgewählt, an denen projektinduzierte Verkehrsveränderungen (Zusatzverkehr) erwartet werden (AP 7 - 9).

Vorauszuschicken ist, dass der gegenständliche Untersuchungsraum (insbesondere die Gemeinden Himberg, Schwechat und Zwölfaxing) - wie der, mit Ausnahme der Wienerwaldgemeinden, gesamte Verwaltungsbezirk Wien-Umgebung - zu den vorbelasteten Gebieten bezüglich Feinstaub (PM10) zählt. Die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 (idF BGBl. II Nr. 116/2015) bezeichnet jene Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft idgF wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden. Weiters sind die drei betreffenden Gemeinden u.a. auch in der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub - PM10 (LGBl. 8103/1-2 idF LGBl. Nr. 31/2015) als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Auch hinsichtlich Feinstaubpartikel (PM2,5) und Stickstoffoxide gibt es im Untersuchungsraum eine mäßige Immissionsvorbelastung, die Grenzwerte bleiben jedoch in der Regel unterschritten.

Die Sensibilität des Untersuchungsgebietes bezüglich Luftschadstoffe wird im UVE-Fachbeitrag für NO₂ und PM2,5 mit mäßig und für PM10 mit hoch bewertet; diese Einstufung wird im UVG-Teilgutachten 11 - "Luftreinhaltetechnik" bestätigt.

Gutachten:

Gemäß den Ergebnissen des UVE-Fachbeitrags "Luft und Klima" (Einlage C2) sowie dem Teilgutachten 11 - "Luftreinhaltetechnik" des UVG ist mit leichten Zunahmen der Luftschadstoffbelastung ausschließlich im unmittelbaren Trassennahbereich des Vorhabens zu rechnen (max. 50 m beidseits der Trasse), in dem jedoch keine Siedlungsgebiete im Sinne von dauerhaft bewohnten oder gewidmeten Siedlungsbereichen lokalisiert sind.

Die aus dem Vorhaben prognostizierten Zusatzbelastungen von gewidmeten Siedlungsgebieten durch relevante Luftschadstoffe, insbesondere durch Stickstoffoxide (NO_x, NO₂), Staub, Feinstaub (PM10/PM2,5) und Schwermetalle (Pb, Cd, Cu, Zn) bleiben an den bezeichneten Immissions-Aufpunkten, und damit sinngemäß auch an den zur geplanten Trasse nächstgelegenen Siedlungsgebieten (Anrainern), sowohl in der **Errichtungsphase** als auch der **Betriebsphase** (mit den Prognosezeitpunkten 2020/2030) unterhalb der Relevanzschwelle. Auch die prognostizierte Gesamtbelastung liegt bei den einzelnen Luftschadstoffen durchwegs, z.T. sogar deutlich, innerhalb der derzeit - nach dem Stand der Technik - anzuwendenden Grenzwerte.

Für die bestehenden (und gewidmeten) Siedlungsgebiete entlang der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing, Pellendorf und Himberg (L2003) ergeben sich aus der vorhabensbedingten Verkehrsverlagerung in der Betriebsphase erwartungsgemäß Reduktionen in der Straßenverkehrsbelastung und somit auch in der

Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten (bzw. Wohnanrainern) durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe (= Verbesserung, womit das gegenständliche Projekt u.a. ja auch kausal begründet wird).

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen bei **Zwischenfällen/Unfällen** (Störphase) werden in der UVE keine dezidierten Aussagen getroffen und auch im Teilgutachten 11 - "Luftreinhaltetechnik" des UVG ist dies kein Beurteilungsgegenstand. Es wird dazu lediglich angemerkt, dass *"aufgrund der projektierten Ortsumfahrung das Gefahrenpotential aus den Ortsbereichen in eine weniger kritische Umgebung verlegt wird"*. Bei einem Zwischenfall / Unfall kann kurzfristig mit höheren Luftschadstoffimmissionen als im Normalbetrieb zu rechnen sein (z.B. im Falle eines Brandes durch CO, SO₂, HCl, NO/NO₂). Diese sind jedoch räumlich und zeitlich begrenzt.

Insgesamt wird die erwartete Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe als unerheblich und somit als **verträglich** beurteilt. In Siedlungs-Teilbereichen (vor allem im Bereich der Ortskerne von Zwölfaxing, Himberg und Pellendorf) sind spürbar positive Auswirkungen (Entlastungen) zu erwarten.

Auflagen:

Die in den UVE-/UVG-Fachbeiträgen genannten Maßnahmen und sonstigen Vorschläge zur Verhinderung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe werden vollinhaltlich unterstützt und als ausreichend erachtet. Es ist bei Erfüllung sämtlicher Auflagen sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase mit keinen oder nur sehr geringen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

Empfehlung:

Für Beschwerden der von Staub- und Lärmbelastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer ist eine geeignete Anlaufstelle (z.B. mit einem Ombudsmann) einzurichten. Diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise (z.B. auf Baustellentafeln) kundzumachen. Einlangende Beschwerden sind der technischen/ökologischen Bauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin entsprechende Maßnahmen einzuleiten und zu überwachen hat.

Risikofaktor 32:

Gutachter: R/L

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung**

Fragestellungen:

1. Wird durch das Vorhaben die gegebene Lärmimmissionssituation in gewidmeten Siedlungsgebieten beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden diese Überschreitungen bewertet?
4. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Siedlungsgebiete) siehe Risikofaktor 31.

Die Lärmeinwirkungen werden eingehend im UVE-Fachbeitrag "Lärm" (Einlage C1) sowie im Teilgutachten 08 "Lärmschutz" des UVG behandelt, worauf hinsichtlich der detaillierten Ergebnisse verwiesen wird.

Immissions-Grenz- und Schwellenwerte

a) Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)

In der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV - idF BGBl. II Nr. 215/2014), gültig für bau- und betriebsbedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, sind die für die Beurteilung relevanten Schwellen- und Grenzwerte, die Berechnungsmethoden (gemäß RVS 04.02.11) sowie etwaige erforderliche straßen- oder objektseitige Lärmschutzmaßnahmen definiert, und zwar wie folgt:

- Immissions-Grenzwerte gemäß BStLärmIV - Betriebsphase:

Gemäß § 6 (1) ist bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Abs. 2 bei Nachbarn wie folgt begrenzt:

$$L_{\text{den}} = 55,0 \text{ dB (06:00 - 22:00 Uhr)}$$

$$L_{\text{night}} = 45,0 \text{ dB (22:00 - 06:00 Uhr)}$$

Gemäß Abs. 2 gelten für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{\text{den}} = 60,0 \text{ dB (06:00 - 22:00 Uhr)}$$

$$L_{\text{night}} = 50,0 \text{ dB (22:00 - 06:00 Uhr)}$$

Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{\text{den}} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{\text{night}} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

Gemäß Abs. 3 gelten für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{\text{den}} = 65,0 \text{ dB (06:00 - 22:00 Uhr)}$$

$$L_{\text{night}} = 55,0 \text{ dB (22:00 - 06:00 Uhr)}$$

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.

- Immissions-Schwellenwerte gemäß BStLärmIV - Bauphase:

Basis für den baubedingten Schall ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} gemäß Punkt 3.1 der ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01.

Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung (Bauphase)	Beurteilungspegel ($L_{r,\text{Bau}}$ in Dezibel – dB)		
	Tag (06:00 - 19:00 Uhr)	Abend (19:00 - 22:00 Uhr)	Nacht ¹⁾ (22:00 - 06:00 Uhr)
Generell (Wohngebiete)	55	50	45
Mischgebiete (» hier für Kasernengelände)	60 / 55 ³⁾	55	50
Betriebs- und Industriegebiete	65 / 60 ²⁾ / 55 ³⁾	60 / 55 ²⁾³⁾	55

¹⁾ Beim gegenständlichen Vorhaben ist von keinem Baubetrieb während der Nachtzeit auszugehen.

²⁾ Samstags.

³⁾ Sonntags.

b) NÖ Verordnung über den äquivalenten Dauerschallpegel bei Baulandwidmungen

In der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Bestimmungen des äquivalenten Dauerschallpegels ($L_{A,eq}$) bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0 vom 13.02.1998) sind für Siedlungsgebiete folgende Grenzwerte (gemäß § 2: "Lärmhöchstwerte") festgelegt:

Widmungsart gemäß NÖ ROG	$L_{A,eq}$ in Dezibel - dB(A) bei	
	Tag	Nacht
1. Immissionswerte		
a) Bauland - Wohngebiet, Bauland - Agrargebiet und Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen	55	45
b) Bauland - Kerngebiet	60	50
2. Emissionswerte		
a) Bauland - Betriebsgebiet und Bauland - Gebiete für Einkaufszentren	65	55
b) Bauland - Industriegebiet	70	60

Nach dem besonderen Nutzungszweck ist bei Sondergebieten (gemäß § 16 Abs. 1 Z. 6 NÖ ROG 2014) mit besonderem Schutzbedürfnis auf die jeweils erforderlichen Immissionswerte bzw. ohne besonderem Schutzbedürfnis auf die jeweils möglichen Emissionswerte Bedacht zu nehmen.

c) Immissions-Planungsrichtwerte – Raumordnung gemäß ÖNORM S 5021

Als weitere Grundlage zur fachlichen Beurteilung gibt die ÖNORM S 5021 Planungsrichtwerte in Abhängigkeit der Flächenwidmungskategorien für die Beurteilungszeiträume Tag, Abend und Nacht wieder.

Kategorie	Gebiet und Standplatz	Beurteilungspegel in dB(A)		
		Tag	Abend	Nacht
Bauland				
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35
2	Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40
3	städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser), Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60	55	50
5	Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55
6	Gebiet mit besonders großer Schallemission (z.B. Industriegebiete)	1)	1)	1)
Grünland				
1	Kurbezirk	45	40	35
2	Parkanlagen, Naherholungsgebiet	50	45	40

¹⁾ Für Industriegebiete besteht kein Ruheanspruch, daher sind auch keine Richtwerte festgelegt.

Die Lärmimmissionsgrenzen für Bauland - Wohn- und Agrargebiete mit 55 dB am Tag und 45 dB bei Nacht entsprechen auch den Richtwerten der WHO im Freien für Wohngebiete. Werden diese Vorsorgewerte bereits mit den Bestandsimmissionen erreicht oder überschritten, ist eine weitere Anhebung weitestgehend hintanzuhalten, wobei eine Pegelanhebung von 1 dB als irrelevant einzustufen ist. Pegelanhebungen um 1 dB sind bei artgleichen Immissionen im Regelfall nicht wahrnehmbar und messtechnisch auch nicht nach-

weisbar. Diese Bewertungskriterien entsprechen auch weitestgehend den formulierten Anforderungen des SV für Humanmedizin (siehe Teilgutachten 15 - "Umwelthygiene").

Im UVE-Fachbeitrag "Lärm" (Einlage C1) werden dem Vorhaben folgende **Ziele** - entsprechend dem Stand der Technik bzw. den in der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung definierten Nachtgrenzwerten - vorangestellt:

Vorbelastung in der Nacht ohne Projekt (Planfall 0/2030)	maximal zulässige Belastung in der Nacht mit Projekt (Planfall 1/2030)
≤ 45 dB (Straßenanteil)	≤ 45 dB
45 dB ≤ Belastung ≤ 50 dB	"Verschlechterungsverbot"
≥ 50 dB	max. 50 dB bzw. "Verschlechterungsverbot"

Es wird davon ausgegangen, dass bei Einhaltung der Nachtgrenzwerte die während der Tages- und Abendzeit anzuwendenden Grenzwerte automatisch eingehalten werden. Abweichungen der Prognosedaten vom Grenzwert sind bis zu maximal +0,9 dB (= nicht wahrnehmbares Ausmaß) zulässig.

Befund:

Das Vorhaben lässt eine Veränderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung erwarten.

Während der Errichtungsphase ist - temporär - mit Lärmimmissionen aus dem Baustellenbetrieb selbst (im unmittelbaren Trassennahbereich) sowie durch anlieferbedingte Zu- und Abfahrten (hauptsächlich über die Zubringer S1 und B15) zu rechnen. In der Betriebsphase stellt das Vorhaben einen neu hinzutretenden Emittenten im Straßennetz dar, während auf den bisher vorrangig benützten Ortsdurchfahrten, insbesondere der L2003 zwischen Schwechat und Himberg (Zwölfaxing, Pellendorf) sowie auch der B11 zwischen Schwechat und Achau (Maria Lanzendorf, Lanzendorf, Rannersdorf), mit einer maßgeblichen Verkehrsentlastung und damit einer spürbaren Verbesserung der verkehrsbedingten Lärmbelastung gerechnet werden kann.

Für jene, vor allem am östlichen Siedlungsrand von Zwölfaxing lokalisierten Siedlungsgebiete, die durch das geplante Vorhaben von zusätzlichen Lärmimmissionen betroffen wären, sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutzwände oder Trasseneinschnitte) bereits Bestandteil des Projekts.

Als vorhabensrelevante Lärmschutzmaßnahmen sind gemäß UVE vorgesehen:

1,6 - 4,0 m hohe Lärmschutzwände auf der Westseite der Vorhabenstrasse zwischen Projekt-Km 3,0 und ASt. Schwechat-Süd (somit auf einer Länge von insgesamt knapp 2.000 m,) weiters auf der Südseite des Zubringer-Bypasses (L2003a) im Bereich zwischen L2003 und ASt. Schwechat-Süd auf einer Länge von 324 m (als Erweiterung/Verlängerung der bestehenden LSW) sowie 272 m an der Trassenwestseite der B15, im Bereich zwischen dem Knoten Himberg-Ost und der geplanten Überführung der dort (umgelegten) L2004 über die B15. Insgesamt somit 2.596 m Lärmschutzwände (hochschallabsorbierend, $L_{A,Alpha,Str} \geq 8$ dB) plus 1.472 m Sichtschutzwände (mit 3 m Höhe und ebenfalls als hochabsorbierende Schallschutzwand ausgebildet) als Abschirmung zum Kasernen- und militärischen Übungsgelände in Zwölfaxing.

Im Bedarfsfall, das heißt, wenn die vorhabensinduzierte Lärmerhöhung tatsächlich ein wahrnehmbares Ausmaß von $\geq 1,0$ dB erreicht, sind weitere Lärminderungsmaßnahmen wie etwa das Aufbringen eines lärmarmen Belags (Verbesserungspotenzial: ≥ 3 dB) vorgesehen.

Zur Erhebung der Grundbelastung wurde (von der NUA im Dezember 2008) der relevante (nächtliche) Schallpegel an vier verschiedenen Immissionspunkten (MP 1 - MP 4) in exponierten trassennahen Wohnsiedlungsbereichen messtechnisch erfasst (siehe UVE-Einlage C.1.2, Tabellenanhang, Seite 120 ff.) und wird in der nachfolgenden Tabelle (nach Verursachern differenziert) wiedergegeben:

Nächtliche Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$ [dB]	MP 1 Zwölfaxing Feldstraße 361	MP 2 Zwölfaxing Holzweg 11	MP 3 Zwölfaxing Raiffeisenstraße 384	MP 4 Pellendorf Am Kellerberg 9
Gesamt	45,8	47,5	46,9	47,6
davon Hintergrund	42,1	35,2	38,4	42,4
davon Flugzeuge	43,4	46,6	43,8	43,1
davon Bahn	20,5	34,4	40,9	43,0
davon Nahverkehr	--	37,4	32,6	--

Es zeigt sich, dass der nächtliche Immissionsgrenzwert von 45 dB(A) an allen vier Messpunkten bereits im Bestand überschritten wird, dies aber ursächlich mit einem relativ hohen Anteil des Fluglärms zusammenhängt. Weiters zeigen Lärmkartierungen für die Ostbahn südlich des Zentralverschiebebahnhofes Kledering, dass der Schienenverkehr auf der (auch nächtlich) stark frequentierten Ostbahntrasse im gesamten Ortsgebiet von Himberg (aber auch in Teilen von Pellendorf und Zwölfaxing-Süd) für einen relativ hohen Anteil an der bestehenden Lärmimmissionssituation mitverantwortlich ist.

Darüber hinaus wurden im Zuge der UVE auch stichprobenartige Kurzzeitmessungen im weiteren Untersuchungsraum (wie etwa an den Ortseinfahrten bzw. Ortsdurchfahrten von Velm, Moosbrunn, Gramatneusiedl, Ebergassing, Götzendorf, Wasenbruck und Mannersdorf) durchgeführt (siehe Einlage C.1.2, Seite 126 ff.) sowie bereits bestehende Lärmerhebungen und -kartierungen (z.B. des UBA) herangezogen.

Die Ergebnisse zeigen, dass in den genannten Ortschaften auch bei untergeordneten Straßenzügen im Bereich der straßennahen Wohnobjekte schon bisher sehr hohe Lärmbelastungen, häufig über 60 dB, auftreten. Geht man von den Grenzwerten von 55 dB für Wohngebiete bei Tag aus, so werden diese regelmäßig überschritten, auch zu Zeiten relativ geringer Verkehrsbelastungen. Die Überschreitungen sind jedoch weniger auf die Verkehrsbelastungen selbst zurückzuführen als auf den geringen Abstand zur Emissionsachse. Durch projektbedingte Verkehrsverlagerungen wird sich die nächtliche 50 dB - Grenzwertisophonie in den genannten Ortschaften zwar zwischen 8 und 22 m ausdehnen, es ist aber davon auszugehen, dass davon (aufgrund der bestehenden Bebauungsstruktur und in der Regel größeren Parzellentiefen als 22 m) keine zusätzlichen Liegenschaften von Grenzwertüberschreitungen bei Lärmimmissionen betroffen sein werden.

Für den unmittelbar vorhabensrelevanten Untersuchungsraum wurde die zukünftig zu erwartende Lärmbelastung dann rechentechnisch (mit Hilfe des Programms SoundPlan 7.2) für insgesamt 54 projektrelevante Immissionspunkte (und jeweils wiederum für unterschiedliche Gebäude-Geschoßhöhen) in den Wohnsiedlungsgebieten von Schwechat, Zwölfaxing, Pellendorf und Himberg (IP1 - IP54) und für 7 Immissionspunkte im Bereich von Aufenthaltsgebäuden der Kaserne Zwölfaxing (ZZ01 - ZZ07) sowie - für den Planfall 1/2030 - für die Trasse selbst ermittelt, und zwar für die folgenden Szenarien:

- Bestandsnetz im Jahr 2010 (Ist-Zustand) = Planfall 0/2010
- Bestandsnetz im Jahr 2030 (Bezugsfall, Nullvariante ohne Vorhabensrealisierung) = Planfall 0/2030
- Projektnetz im Jahr 2030 (Prognosefall mit Vorhabensrealisierung) = Planfall 1/2030

Für die **Bauphase** wurden sowohl verschiedene punktförmige (wie z.B. Bagger, Grader, Schubraupen, Walzen, Betonmischer, -pumpen und -rüttler und dgl.) als auch linienförmige Lärmemittenten (Baustellen-Schwerverkehr, aufgeteilt nach verschiedenen Zufahrtsrouten) herangezogen. Weiters wird (in der UVE) davon ausgegangen, dass sich der Baulärm auf den Zeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr beschränkt und, dass bei Dauerschallpegeln von bis zu 55 dB (= Richtgrenzwert bei Tag) bzw. 65 dB (inkl. Bestandslärm) es in der Regel zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen von Wohngebieten kommt.

Die Berechnungsergebnisse für baustellenbedingte Lärmimmissionen aus der UVE (siehe Einlage C.1.2 und C.1.6) können wie folgend zusammengefasst werden:

- Siedlungsgebiet Schwechat nördlich der S1	maximal 54,4 dB
- Siedlungsgebiet Zwölfaxing	maximal 54,9 dB
- Kasernengelände Zwölfaxing	maximal 55,9 dB
- Siedlungsgebiet Pellendorf	maximal 49,9 dB
- Siedlungsgebiet Himberg	maximal 54,1 dB

Die Schallpegelspitzen können mit maximal 5 dB höheren Belastungswerten angenommen werden. Die maximale Baulärmimmission wurde mit 56 dB ausgewiesen, sodass Schallpegelspitzen von max. 61 dB zu erwarten sind.

Die berechneten Werte zeigen, dass in allen Bereichen der Wohngebiete der Richtgrenzwert von 55 dB für Baulärm eingehalten wird. Nur am Zwölfaxinger Kasernengelände wird der Richtgrenzwert marginal, und zwar um 0,9 dB überschritten. Derartige Überschreitungen liegen unter der Nachweisbarkeitsgrenze von 1 dB und können somit vernachlässigt werden.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass auch zu den ungünstigsten Bauzeiten an allen untersuchten Immissionsorten keine unzulässigen Lärmbelastungen zu erwarten sind bzw. keine Erhöhung des Bestandslärms erfolgt.

Betriebsphase: Gemäß UVE wird das Vorhaben B233 als "Straße mit überwiegend überregionalem Verkehr" eingestuft. Für die Planfälle wird jeweils angenommen, dass sich der Schwerverkehr aus 50% leichten LKW und 50% schweren LKW zusammensetzt. Der Anteil lärmarmen LKW wird mit 100% angenommen. Die Fahrgeschwindigkeiten werden im Freilandbereich mit 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW berücksichtigt.

Für die übrigen Landes- und Gemeindestraßen wurden analog Annahmen getroffen, die den bestehenden bzw. zu erwartenden zukünftigen Verhältnissen entsprechen. Die zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind in der UVE-Einlage C.1.2 im Detail ersichtlich und entsprechen den Vorgaben der Verkehrsuntersuchung für das gegenständliche Bauvorhaben.

Als Immissionsgrenzwerte für wurden den Berechnungen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und Richtwertempfehlungen 55 / 50 / 45 dB (Tag/Abend/Nacht) zugrunde gelegt.

Eine Realisierung des Vorhabens ohne die bereits weiter oben angeführten Lärmschutzmaßnahmen würde zu lokalen Grenzwertüberschreitungen führen, womit die Errichtung und der Betrieb des Vorhabens nicht genehmigungsfähig wäre. Somit sind die genannten Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa die Lärmschutzwände entlang des westseitigen Trassenverlaufs) als integraler Bestandteil des gegenständlichen Projekts zu betrachten.

Die ausschließliche Betrachtung der vorhabensbedingten Lärmemissionen, also des Schallpegelanteils des Vorhabens an den gesamten Lärmimmissionen ergibt ein deutliche Grenzwertunterschreitung an allen 54 + 7 (+ 4) gerechneten Immissionspunkten. Die vom Vorhaben selbst ausgehenden Lärmemissionen bewirken mit den vorgesehenen Maßnahmen Immissionsbelastungen für L_d von 28 - 44 dB, für L_e von 25 - 42 dB und für L_n von 21 - 38 dB und liegen damit in weiten Bereichen deutlich unter jenen der Bestandslärmsituation.

Nachdem aber das Ausmaß der möglichen Beeinträchtigungen auch - und vor allem - im Zusammenhang mit Veränderungen des Gesamtgeräuschpegels zu beurteilen sind, wurde die Differenz der Belastungssituationen gebildet (Planfall 0/2030 ohne Vorhabensrealisierung versus Planfall 1/2030 mit Vorhabensrealisierung) und geprüft, ob Belastungsabnahmen (Verbesserungen) oder relevante Zunahmen (Verschlechterungen) vorliegen.

- Dabei gilt eine Verbesserung (Immissionsreduktion) immer als "zulässig" (im Sinne einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens), auch wenn trotz Verbesserung weiterhin eine Grenzwertüberschreitung besteht.

- Liegt eine Verschlechterung (Immissionszunahme) vor, so gilt diese so lange als "zulässig" (im Sinne einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens), als die Verschlechterung 1 dB nicht überschreitet und somit unterhalb der Wahrnehmungsschwelle bleibt.
- Liegt die prognostizierte Immissionszunahme (Verschlechterung) über 1 dB, aber die Gesamtbelastung noch immer unterhalb des Grenzwertes, so ergibt sich ebenfalls eine "zulässige" Bewertung (im Sinne einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens).
- Liegen Verschlechterungen vor, obwohl bereits der Planfall 0/2030 (ohne Vorhabensrealisierung) den Grenzwert überschreitet, so wird eine Immissionszunahme bis 0,9 dB ebenfalls als "zulässig" angesehen, weil die Überschreitung unterhalb der Wahrnehmungsschwelle bleibt. Für diese Fälle wurden gemäß UVE-Fachbeitrag jedoch bereits Schallschutzmaßnahmen geprüft und nach Möglichkeit auch eingeplant.

Die im Zuge der UVE durchgeführten Berechnungen (siehe Einlage C.1.1, Seite 38 ff.) zeigen im Prognosezeitpunkt (Planfall 1/2030) für die Mehrheit der innerhalb von Siedlungsgebieten herangezogenen Immissionspunkte geringfügige vorhabensbedingte Verschlechterungen (≤ 2 dB); an einigen wenigen Punkten im Siedlungsbereich von Zwölfaxing (IP16, IP18, NUA-MP2 - alle am Holzweg, am südöstlichen Siedlungsrand der AWARENFELDSIEDLUNG) sowie an 5 von 7 Immissionspunkten innerhalb des Zwölfaxinger Kasernengeländes (ZZ01, ZZ03-05, ZZ07) wird die prognostizierte Immissionszunahme zum Teil auch deutlich darüber liegen (zwischen 2,1 und 8,9 dB).

Trotzdem liegen die prognostizierten Gesamtmissionen aller betrachteten Immissionspunkte - mit Werten für L_d von 42 - 44 dB, für L_e von 40 - 42 dB und für L_n von 36 - 37 dB eindeutig unter den zugrunde gelegten Tages-, Abend- und Nachtgrenzwerten für Lärmmissionen in schutzwürdigen Wohngebieten und sind somit als "zulässig" (im Sinne einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens) zu werten.

Vorhabensbedingte Verbesserungen (Immissionsabnahmen um etwa 2 bis dB) werden erwartungsgemäß für die überwiegende Anzahl der unmittelbar an der L2003 verorteten Immissionspunkte in den zentrumsnahen Siedlungsgebieten von Zwölfaxing und Pellendorf errechnet, aber auch entlang der B11, an den Ortsdurchfahrten von Maria Lanzendorf, Lanzendorf und Rannersdorf soll es spürbare Entlastungen beim motorisierten Straßenverkehr und somit auch bei den Lärmmissionen geben.

Im einem weiter gefassten Untersuchungsraum (wie etwa im Westen von Velm, im Nordwesten von Gramatneusiedl, in der Ortsdurchfahrt von Ebergassing oder in Wasenbruck) sind durch vorhabensbedingte Verkehrsverlagerungen, aber auch durch einen generell erwartbaren Anstieg des Verkehrsaufkommens, Zunahmen von straßenverkehrsbedingten Lärmmissionen im Ausmaß von über 1 dB (jedoch weniger als bis zu 2 dB) möglich, deren tatsächliches Eintreten zum Zeitpunkt jedoch noch nicht absehbar ist. Für diesen Fall werden in der UVE Maßnahmen zur Emissionsminderung aufgezeigt, wie z.B. das Aufbringen eines lärmarmen Straßenbelags, oder die Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit oder die Beschränkung von Fahrzeugkollektiven (z.B. LKWs) oder andere Kombinationen. Die Minderungspotentiale derartiger Maßnahmen werden im Bereich von -3 dB abgeschätzt, so dass die Kriterien für zulässige Veränderungen durchaus eingehalten werden können. Gemäß UVE (siehe Einlage G.2.10) wären folgende Straßenabschnitte im Falle einer vorhabensinduzierten Lärmmissionszunahme ≥ 1 dB mit lärmarmen Belägen auszubilden:

Nr.:	Straße	in	von	bis	Länge in m
1	Gemeindestraße	Himberg	ÖBB -50m	ÖBB +150m	150
2	Gutenhofstraße	Himberg	Lauretiusg.	Ri Ortsende	320
3	B 15	Nordöstl. von Himberg			600
4	L 150	Gutenhof	Km 13,4	Km 13,8	400
5	L 2074	Velm	Km 0,6	Km 1,1	500
6	L 150	Moosbrunn	Km 9,0	Km 9,8	800
7	L 161	Gramatneusiedl bis Neureisenberg	Km 1,5	Km 3,85	2.350
8	L 161	Reisenberg	Km 6,6	Km 7,45	850
9	B 60	Reisenberg	Km 31,6	Km 32,2	600
10	L 161	Wasenbruck	Km 9,1	Km 10,0	900
11	L 161	Mannersdorf	Km 12,5	Km 13,4	900

Gutachten:

Die erwartbaren vorhabensbedingten Auswirkungen auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Lärmimmissionen während der **Errichtungsphase** überschreiten auch in den eingriffssensibelsten trassennahen Siedlungsrandbereichen nie den Richtgrenzwert von 55 dB am Tag. Nur an gegenüber dauerhaft bewohnten Wohnsiedlungsbereichen weniger eingriffssensiblen Aufenthaltsgebäuden am Zwölfaxinger Kasernengelände wird der Richtgrenzwert marginal (um 0,9 dB) überschritten, wobei derartige Überschreitungen unter der Wahrnehmungsschwelle von 1 dB liegen und somit als vernachlässigbar/unerheblich zu werten sind.

Die Bautätigkeit ist gemäß UVE auf die Zeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr beschränkt, nächtliche Bautätigkeiten sind nicht vorgesehen. Etwaige während der Bautätigkeiten erwartbare Schallpegelspitzen von max. +5 dB sind nur temporärer Natur und bedingen keine bleibenden Auswirkungen.

Eine Realisierung des Vorhabens ohne die als substanzieller Projektbestandteil angeführten Lärmschutzmaßnahmen (hauptsächlich Lärmschutzwände entlang des westseitigen Trassenverlaufs) würde schon wegen lokal erwartbarer Grenzwertüberschreitungen eine Genehmigung des Vorhabens nicht zulassen.

In der **Betriebsphase** ist den für Prognosezeitpunkt (Planfall 1/2030) an wenigen trassennahen Punkten (z.B. am südöstlichen Siedlungsrand der AWARENFELDSIEDLUNG sowie am Zwölfaxinger Kasernengelände) eine (berechnete) Zunahme der vorhabensbedingten Lärmimmissionen zu erwarten, insgesamt liegen die prognostizierten Gesamtmissionen aller betrachteten Immissionspunkte jedoch eindeutig unter den zugrunde gelegten Tages-, Abend- und Nachtgrenzwerten für Lärmimmissionen in gewidmeten Siedlungsgebieten. Vorhabensbedingte Verbesserungen (mit Lärmimmissionsabnahmen im Ausmaß von 2 bis 3 dB) werden erwartungsgemäß für die überwiegende Anzahl der unmittelbar an der L2003 verorteten Immissionspunkte in den zentrumsnahen Siedlungsgebieten von Zwölfaxing und Pellendorf errechnet, aber auch entlang der B11, an den Ortsdurchfahrten von Maria Lanzendorf, Lanzendorf und Rannersdorf, soll es spürbare Entlastungen beim motorisierten Straßenverkehr und damit auch bei Lärmimmissionen geben.

Im einem weiter gefassten Untersuchungsraum (wie etwa im Westen von Velm, im Nordwesten von Gramatneusiedl, in der Ortsdurchfahrt von Ebergassing oder in Wasenbruck) sind durch vorhabensbedingte Verkehrsverlagerungen, aber auch durch einen generell (auch ohne Realisierung des Vorhabens) erwartbaren Anstieg des Verkehrsaufkommens, Zunahmen von straßenverkehrsbedingten Lärmimmissionen im Ausmaß von 1 bis zu 2 dB möglich, deren tatsächliches Eintreten zum Zeitpunkt jedoch noch nicht absehbar ist. Für diesen Fall werden in der UVE verschiedene Maßnahmen zur Emissionsminderung wie z.B. das Aufbringen von lärmarmen Straßenbelägen aufgezeigt.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen bei **Zwischenfällen/Unfällen** (Störphase) werden in der UVE keine dezidierten Aussagen getroffen und auch im Teilgutachten 8 - "Lärmschutz" des UVG ist dies kein Beurteilungsgegenstand. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es sich bei Zwischenfällen (Störfällen) nur um kurzfristig und sehr selten auftretende Schallpegelspitzen (z.B. hervorgerufen durch Unfälle, Fahrzeugexplosionen, unfallbedingten Staus und dgl.) handelt. Bei größeren unvorhersehbaren Katastrophen und einer etwaig damit einhergehenden (teilweisen oder gänzlichen) Zerstörung des Straßenprojektes werden die zu erwartbaren Immissionsbelastungen aus der Wiederherstellung jenen der Bauphase entsprechen.

Insgesamt wird die erwartete Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkungen als geringfügig bis (punktuell) mäßig und damit **verträglich** beurteilt. In Siedlungs-Teilbereichen (vor allem im Bereich der Ortskerne von Zwölfaxing und Pellendorf) sind deutlich positive Auswirkungen (Immissionsentlastungen) zu erwarten.

Auflagen:

Die in den UVE-/UVG-Fachbeiträgen genannten Maßnahmen und sonstigen Vorschläge zur Verhinderung bzw. Verminderung sowie zur Beweissicherung (bzw. regelmäßigen Erhebung) von Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen werden vollinhaltlich unterstützt und als ausreichend erachtet.

Empfehlungen:

1. Für Beschwerden der von Lärm- und Staubbelastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer ist eine geeignete Anlaufstelle (z.B. mit einem Ombudsmann) einzurichten. Diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise (z.B. auf Baustellentafeln) kundzumachen. Einlangende Beschwerden sind der technischen/ökologischen Bauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin entsprechende Maßnahmen einzuleiten und zu überwachen hat.
2. Um die durch die vorhabensbedingten Verkehrsverlagerungen erwartbaren Entlastungseffekte auf der Bestandsstrecke (L2003) in den Ortskernen von Zwölfaxing und Pellendorf sicherzustellen, sind Maßnahmen zu treffen, die die Durchfahrtsmöglichkeiten durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erschweren (wie z.B. durch Veränderung des Straßenquerschnitts, Anlage von Radwegen und breiteren Gehwegen, Bepflanzungen, LKW-Fahrverbot und dgl.). Zu diesem Zweck wäre ein entsprechendes Verkehrsberuhigungskonzept im Einvernehmen mit den Standortgemeinden und der laut StVO zuständigen Behörde zu erarbeiten.

Risikofaktor 33:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeänderungen**

Risikofaktor 34:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme**

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Die Risikofaktoren 33 und 34 werden gemeinsam behandelt, da sie sich inhaltlich stark überschneiden, und zwar in dem Sinne, dass Geländeänderungen in der Regel immer mit Flächeninanspruchnahmen einhergehen. Zur Beschreibung der Ist-Situation (Siedlungsgebiete) siehe Risikofaktor 31.

Befund:

Eine Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahmen ist nicht relevant, da keine bestehenden oder gewidmeten Siedlungsgebiete, sondern ausschließlich als "Grünland - Land- und Forstwirtschaft" oder als "Öffentliche Verkehrsflächen" gewidmete (und genutzte) Flächen vom Vorhaben unmittelbar betroffen sind (siehe dazu auch die Ausführungen unter den Risikofaktoren 15 und 16 bzw. 23 und 24). Ein Teil des ehemaligen, derzeit als Lager genutzten Munitionsdepots der Kaserne Zwölfaxing wird zwar flächenmäßig durch das Vorhaben beansprucht (siehe Risikofaktor 19/20 a - SG 1), das betreffende Areal zählt aber ebenfalls nicht zu gewidmeten Siedlungsgebieten sondern ist im FLWPL als "Grünland - Land- und Forstwirtschaft, Militärischer Übungsplatz" ausgewiesen.

Weiters ist anzumerken, dass eine zukünftige Siedlungsentwicklung mit einhergehender Baulandausweisung in Richtung Osten, also zur geplanten Umfahrungstrasse hin, aus mehreren Gründen nicht oder nur eingeschränkt möglich ist: Im Regionalen Raumordnungsprogramm (ROP) Südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85 idF LGBl. 67/2015) sind in Zwölfaxing für den nordöstlichen Siedlungsrand im Bereich Verlängerung der Anton-Jäger-Straße sowie für den bestehenden nördlicher Siedlungsrand der AWARENFELDSIEDLUNG eindeutige Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese dienen gemäß § 2 Abs. 6 *"zur Begrenzung von Baulandwidmungen oder Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes, des Erholungswertes der Landschaft und einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten"*. Gleiches gilt für den Bereich der Kafkaseen in Pellendorf. Weiters ist in Pellendorf eine Baulanderweiterung über den südlichen und östlichen Siedlungsrand hinaus durch die breitflächige Ausweisung der Widmung Grünland - Freihalteflächen beschränkt. Freihalteflächen bezeichnen gemäß § 20, Abs. 2, Zif. 18 - NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (idF LGBl. Nr. 3/2015) jene Flächen, die aufgrund öffentlicher Interessen (Hochwasserschutz, Umfahrungsstraßen, besonders landschaftsbildprägende Freiräume, u. dgl.) von jeglicher Bebauung freigehalten werden sollen.

Und zum Dritten liegt fast das gesamte gewidmete Siedlungsgebiet der Gemeinde Zwölfaxing innerhalb der 60 dB Fluglärmszone um den Flughafen Wien-Schwechat.

Somit widerspricht das Vorhaben nicht etwaigen (z.B. von der Gemeinde Zwölfaxing gehegten) zukünftigen Siedlungserweiterungsabsichten Richtung Osten/Südosten, sondern ist dies durch bereits bestehende raumordnerische Festlegungen stark eingeschränkt.

Gutachten:

Keine Beeinträchtigung, da irrelevant.

Auflagen:

Keine.

Risikofaktor 35:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft**

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Siedlungsgebiete) siehe Risikofaktor 31.

Befund:

Eine Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft ist nicht relevant, da keine bestehenden oder gewidmeten Siedlungsgebiete, sondern ausschließlich als Grünland - Land- und Forstwirtschaft oder als öffentliche Verkehrsflächen gewidmete (und genutzte) Flächen unmittelbar vom Vorhaben betroffen sind (siehe dazu auch die Ausführungen unter den Risikofaktoren 17 und 25).

Gutachten:

Keine Beeinträchtigung, da irrelevant.

Auflagen:

Keine.

Risikofaktor 36:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen**

Fragestellungen:

1. Wird durch visuelle Störungen die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkung: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Siedlungsgebiete) siehe Risikofaktor 31.

Befund:

Während der Errichtungsphase wirken sich Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und offene Bauweisen negativ auf Siedlungsgebiete im näheren Umfeld aus. In der Betriebsphase sind punktuell Sichtbeziehungen von den südöstlichen Ortsrändern Pellendorfs und von Teilen der nordöstlichen Siedlungsränder Zwölfaxings (Awarenfeldsiedlung/Feldstraße) - sowie auch vom Kasernengelände selbst - auf die größtenteils in Damm-lage (in ca. 2 m Höhe) geführte Trasse sowie auf die, die Trasse westseitig begleitenden Sicht- und Lärm-schutzwände (genaue Verortung siehe Plan B.4.2 - Landschaftsplanung) zu erwarten.

Die Mindestentfernung der Trasse vom nächstgelegenen Siedlungsrand beträgt in Zwölfaxing ca. 700 m (Awarenfeldsiedlung), in Pellendorf ca. 1.100 m.

Die Einsehbarkeit der Eingriffe ist jedoch von den überwiegenden Siedlungsbereichen gering. Vor allem aus dem Siedlungsbereich von Pellendorf und Zwölfaxing aus sind durch das weiträumige Kasernengelände sowie durch bestehende Windschutzpflanzungen bereits jetzt erhebliche Sichtbarrieren auf den Bau- und Betriebsbereich der geplanten Umfahrungstrasse gegeben. Auch der nördlich der Awarenfeldsiedlung und östlich an der Feldstraße lokalisierte, als Bauland-Wohngebiet gewidmete, aber noch nicht vollständig bebaute Siedlungsstreifen wird durch die bestehenden Windschutzpflanzungen vom Vorhaben kaum visuell beeinträchtigt werden. Einzig vom nordöstlichsten Teilbereich dieses Siedlungsstreifens aus wäre zwischen zwei bestehenden Windschutzanlagen (im Bereich der ehemaligen Deponie Wünschek-Dreher) eine schmale Sichtschneise auf die dort das Vorhaben begleitenden Lärmschutzwände gegeben, die aber durch eine Fortführung der bestehenden Windschutzbepflanzung entlang des Holzwegs in Richtung Nordwesten aufgehoben werden könnte (siehe Maßnahmen).

Eine weitere Siedlungsentwicklung Richtung Osten (in Richtung Vorhaben) ist aus Gründen der im Regionalen Raumordnungsprogramm (ROP) Südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85 idF LGBl. 67/2015) mit der (verlängerten) Anton-Jäger-Straße festgelegten Siedlungsgrenze nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

Gutachten:

Eine Sichtbarkeit des Vorhabens, insbesondere der das Vorhaben begleitenden Lärmschutzwände wird sowohl während der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase aufgrund der siedlungsfernen Trassenlage und bestehender Sichtbarrieren wie Windschutzpflanzungen nur punktuell am nordöstlichen Siedlungsrand

Zwölfaxings möglich sein. Zusammenfassend steht eine (lokal) hohe Eingriffsintensität einer geringen Eingriffssensibilität gegenüber, deren mögliche negative visuelle Auswirkungen auf das gewidmete Siedlungsgebiete als geringfügig, und somit als **verträglich** beurteilt werden.

Für jene wenigen, insbesondere im Nordosten von Zwölfaxing gelegenen (gewidmeten) Siedlungsrandbereiche, an denen visuelle Beeinträchtigungen durch die Trasse bzw. die Trasse dort begleitenden Lärmschutzwände zu erwarten sind, werden nachfolgend Maßnahmen zur Abminderung dieser Auswirkungen definiert, wie etwa die Verlängerung einer bestehenden Windschutzanlage entlang des Holzwegs in der KG Schwechat.

Auflagen:

Zusätzlich zu den bereits unter Risikofaktor 18 definierten Auflagen wird noch folgende Maßnahme formuliert:

1. Die (in der KG Zwölfaxing) bestehende Windschutzpflanzung entlang des Holzwegs soll als zusätzliche Sichtschutzmaßnahme in nordwestlicher Richtung (in der KG Schwechat) auf einer Länge von ca. 430 m fortgeführt (verlängert) werden, beginnend ab der Einmündung des Säulenwegs bis auf Höhe der Einfahrt zur gegenüber liegenden Hundeschule "Adler-Dogs". Von den betreffenden (derzeit landwirtschaftlich genutzten) Grundstücken Nr. 459/3, 463, 465, 468, 469 und 473 (alle KG Schwechat) wäre jeweils ein ca. 4 m breiter, westlich an den Holzweg angrenzender Streifen abzulösen und mit naturnahen, dicht belaubten Gehölzen (entsprechend dem Vorschlag seitens der landschaftspflegerischen Begleitplanung) zu bepflanzen.

Risikofaktor 37:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe**

Fragestellungen:

1. Werden die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr durch Luftschadstoffimmissionen beeinflusst?
2. Wie sind diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Luftschadstoffimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr nicht zu gefährden?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Die Auswirkungen von Luftschadstoffen werden eingehend im UVE-Fachbeitrag "Luft und Klima" (Einlage C2) sowie im Teilgutachten 11 "Luftreinhaltetechnik" des UVG behandelt, worauf hinsichtlich der detaillierten Ergebnisse verwiesen wird. Die bestehenden Immissionsgrenzwerte für die einzelnen Schadstoffkomponenten sowie die Messdaten und Berechnungsergebnisse für den gegenständlichen Untersuchungsraum werden hier nicht detailliert wiedergegeben sondern - auf den gegenständlichen Risikofaktor bezogen - nur zusammenfassend behandelt.

Weiters wird auf die Ausführungen unter Risikofaktor 31 verwiesen.

Befund:

Innerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraums verlaufen als einzige - und nur lokal bedeutsame - Freizeit- und Erholungseinrichtungen einige Rad- und Wanderwege auf dem bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetz. Die Rad- und Wanderwege nutzen die meist geradlinigen Wirtschaftswege entlang der Flurgrenzen zwischen den Ortschaften. Sie verbinden Rauchenwarth mit Zwölfaxing, Pellendorf bzw. Himberg und ermöglichen die Anbindung an den entlang des Mitterbachs verlaufenden überregional bedeutenden Euro Velo 9 und den Triestingau-Radweg. Vielfach sind die Radwege nur in Karten ausgewiesen, im Gelände jedoch nur zum Teil beschildert.

Im weiteren Umfeld, am nordöstlichen Rand des Untersuchungsraumes, entlang der alten Flurwege Mitterweg und Baumweg verläuft der Hauptwanderweg Nr. "888 NÖ-Wien", dem ebenfalls eine überregionale Bedeutung zukommt.

Abgesehen von den angeführten Rad- und Wanderwegen kommt dem landwirtschaftlichen Wegenetz im Untersuchungsgebiet eine gewisse Bedeutung für die lokale Naherholung zu. Die meist geradlinig, entlang der Flurgrenzen verlaufenden Feldwege werden von der örtlichen Bevölkerung für Spaziergänge, zum Joggen oder zum Hunde ausführen genutzt.

Neben den genannten Rad- und Wanderwegen bestehen näheren Umfeld (außerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraums) noch ein Kinderspielplatz und ein Basketballplatz (beide in der AWARENFELDSIEDLUNG), weiters eine so genannte "Erdstadt" (eine im Zuge der S1-Errichtung aus dem verbliebenen Aushubmaterial aufgeschüttete und nun als Grünland - Park gewidmete Landschaftsformation an der ASt. Schwechat-Süd) sowie zwei Hundeabrichteplätze (einmal nahe der ASt. Schwechat-Süd, einmal nahe dem Kreisverkehr Himberg-Ost) und eine Kleintierzuchtanlage im Siedlungsbereich Schwechat-Süd - die im weitesten Sinne noch zu den Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu zählen wären.

Der Erholungswert der Landschaft im trassenbezogenen Untersuchungsraum beschränkt sich vorrangig auf lokal bedeutsame Naherholungsfunktionen wie Spazieren, Radfahren und Reiten in einem stark agrarwirtschaftlich geprägten, technogen vorbelasteten Landschaftsraum, der sich weder durch landschaftsräumliche Besonderheiten noch durch eine unverwechselbare Einzigartigkeit auszeichnet und einen vergleichsweise geringen ästhetischen (und ökologischen) Eigenwert besitzt.

Zum Thema **Fremdenverkehr** (besser: **Tourismus**) werden in der UVE keine Aussagen gemacht.

Im NÖ Tourismusgesetz 2010 (LGBl. 7400-2 idF. Nr. 7/14 vom 31.01.2014) bzw. der dazugehörigen Verordnung über die Gliederung der Gemeinden in Ortsklassen nach ihrer Tourismusbedeutung (LGBl. 7400/1-19 idF. Nr. 92/2015 vom 07.10.2015) wird den Gemeinden Himberg und Zwölfaxing keine "Ortsklasse" zugewiesen, woraus sich schließen lässt, dass der (Nächtigungs-)Tourismus in diesen beiden Gemeinden - wenn überhaupt - nur eine untergeordnete Bedeutung hat (Himberg: rund 21.000 Gästenächtigungen im Jahr 2014; Zwölfaxing: keine Berichtsgemeinde; Quelle: NÖ Statistik, Abt. RU2).

Anders verhält es sich in der Stadtgemeinde Schwechat (Ortsklasse 1), in der mit rund 320.000 Gästenächtigungen im (letztaktuellen) Berichtsjahr 2014 knapp die Hälfte aller Gästenächtigungen im Bezirk Wien-Umgebung verzeichnet wurden und in Gesamt-NÖ (mit einem Nächtigungsanteil von knapp 4,8 %) nach Baden an der zweiten Stelle liegt. Die Ursache für die relativ hohe Nächtigungsintensität in Schwechat dürfte jedoch weniger in der landschaftlichen und sonstigen Attraktivität als Urlaubsdestination, sondern vielmehr in der Nähe zum Flughafen und der Stadt Wien sowie in der Niederlassung der OMV und anderen Unternehmen zu suchen sein (Geschäftsreiseverkehr). Für den vom Vorhaben betroffenen, flächenmäßig sehr kleinen Anteil am südlichen Ortsrand der Stadtgemeinde Schwechat ist eine Bedeutung für den (Nächtigungs-)Tourismus eher auszuschließen.

Im - offensichtlich noch immer geltenden - NÖ Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm aus dem Jahr 1975 (LGBl. 8000/27-0 Stammverordnung Nr. 181/75 vom 18.12.1975) gelten die Gemeinden Himberg und Zwölfaxing als "Allgemeiner Standort" und die Stadtgemeinde Schwechat als "Eignungsstandort".

Allgemeine Standorte sind (gemäß § 4) die in der Anlage bezeichneten Gemeinden, sofern sie in ihren örtlichen Raumordnungsprogrammen auf Grund der Bestimmungen der §§ 10 bis 16 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1974 (» Anm.: zwischenzeitlich ersetzt durch NÖ Raumordnungsgesetz 2014) Ziele oder Maßnahmen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs festlegen bzw. im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Flächen für Fremdenverkehrs- bzw. Erholungszwecke ausweisen.

Dies ist - soweit bekannt - in den beiden genannten Gemeinden (Himberg und Zwölfaxing) nicht der Fall.

Eignungsstandorte sind (gemäß § 5) die in der Anlage bezeichneten Gemeinden. Hiezu zählen nach den Ergebnissen der Grundlagenforschung:

- a) *Gemeinden mit guter Eignung für Urlaubsaufenthalte,*
- b) *Gemeinden mit guter Eignung für den Ausflugsverkehr (Kurzzeiterholung),*
- c) *Gemeinden an wichtigen Fremdenverkehrsrouten mit Eignung als Rastort,*
- d) *Gemeinden im Nahbereich der Stadt Wien, die sich als Aufenthaltsorte für Besucher Wiens eignen,*
- e) *Gemeinden mit stärkerem Geschäftsreiseverkehr oder mit guter Eignung für die Abhaltung von Tagungen und Kongressen.*

Für die Stadtgemeinde Schwechat wird wohl am ehesten lit. e zutreffen.

Etwaige für den Tourismus relevante Kulturdenkmäler in der näheren Umgebung des Vorhabens wurden bereits unter den Risikofaktoren 19-22 (Sach- und Kulturgüter) beschrieben und sind hinsichtlich einer Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe nicht relevant.

Gutachten:

Gemäß den Ergebnissen des UVE-Fachbeitrags "Luft und Klima" (Einlage C2) sowie dem Teilgutachten 11 - "Luftreinhaltetechnik" des UVG ist auf Rad- und Fußwegen im unmittelbaren Trassennahbereich (max. 50 m beidseits der Trasse) sowie im Bereich der Trassenquerungen mit leichten Zunahmen der Luftschadstoffbelastung (NO₂ und PM10) zu rechnen. Die prognostizierte Gesamtbelastung liegt bei den einzelnen Luftschadstoffen jedoch durchwegs innerhalb der derzeit anzuwendenden Grenzwerte.

Die beiden Hundeabrichteplätze (beim Kreisverkehr Himberg-Ost sowie bei der ASt. Schwechat-Süd), die "Erdstadt" bei der ASt. Schwechat-Süd sowie die Kleintierzuchtanlage im südlichen Siedlungsbereich von Schwechat wurden aufgrund mangelnder Freizeit-/Erholungs-/Tourismusrelevanz nicht in die gegenständliche Beurteilung einbezogen.

Für den außerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraum lokalisierten, tangential in ca. 800 m Entfernung zum Vorhaben vorbeilaufenden Hauptwanderweg Nr. "888 NÖ-Wien" sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, ebenso wenig wie für den ca. 700 m entfernten Kinderspiel- und Sportplatz bei der AWARENFELDSIEDLUNG (die außerdem im bereits beurteilten Siedlungsgebiet liegen; siehe Risikofaktor 31).

Während der **Errichtungsphase** ist somit temporär und während der **Betriebsphase** mit stetig mäßigen Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu rechnen, jedoch nur für jenes kurz anzusetzende Zeitfenster, in dem sich Spaziergänger und Radfahrer im unmittelbaren Trassennahbereich aufhalten bzw. die Trasse queren.

Auswirkungen auf den in den Standortgemeinden relativ unterentwickelten Urlaubstourismus sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten; die hohe, aus dem Geschäftsreiseverkehr resultierende Nächtigungsintensität in der Stadtgemeinde Schwechat wird vom Vorhaben nicht beeinflusst werden.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen bei **Zwischenfällen/Unfällen** (Störphase) werden in der UVE und auch im Teilgutachten 11 - "Luftreinhaltetechnik" des UVG keine dezidierten Aussagen getroffen. Bei einem Zwischenfall / Unfall kann kurzfristig mit höheren Luftschadstoffimmissionen als im Normalbetrieb zu rechnen sein (z.B. im Falle eines Brandes durch CO, SO₂, HCl, NO/NO₂). Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es sich bei Zwischenfällen (Störfällen) nur um kurzfristig, zeitlich begrenzte und sehr selten auftretende - mögliche - Erhöhungen der Immissionsbelastung (z.B. hervorgerufen durch Unfälle, Fahrzeugexplosionen, unfallbedingten Staus und dgl.) handelt. Bei größeren unvorhersehbaren Katastrophen und einer etwaig damit einhergehenden (teilweisen oder gänzlichen) Zerstörung des Straßenprojektes werden die zu erwartbaren Immissionsbelastungen aus der Wiederherstellung jenen der Bauphase entsprechen.

Im betroffenen Landschaftsraum steht somit - sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase - einer durchwegs hohen Eingriffsintensität eine mäßige Eingriffssensibilität gegenüber; die erwartete Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe wird als geringfügig bis mäßig und somit als **verträglich** beurteilt.

Etwaige, nach Realisierung der in der UVE beschriebenen Maßnahmen verbleibende Auswirkungen werden sowohl für die Errichtungs- als auch für die Betriebsphase als gering bewertet.

Auflagen:

Die in den UVE-/UVG-Fachbeiträgen genannten Maßnahmen und sonstigen Vorschläge zur Verhinderung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe werden vollinhaltlich unterstützt und als ausreichend erachtet. Es ist bei Erfüllung sämtlicher Auflagen sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase mit keinen oder nur sehr geringen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

Eine **Empfehlung** hinsichtlich Staub- und Lärmbelastungen findest sich bereits unter Risikofaktor 31.

Risikofaktor 38:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm**

Fragestellungen:

1. Werden durch eine Veränderung der Lärmimmissionssituation die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht, auch im Hinblick auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs, bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Lärmimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr nicht zu gefährden?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Die Lärmeinwirkungen werden eingehend im UVE-Fachbeitrag "Lärm" (Einlage C1) sowie im Teilgutachten 08 "Lärmschutz" des UVG behandelt, worauf hinsichtlich der detaillierten Ergebnisse verwiesen wird. Zur Beschreibung der Ist-Situation (Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Fremdenverkehr) siehe Risikofaktor 37; betreffend "Lärm" siehe Risikofaktor 32.

Befund:

Das Vorhaben lässt eine Veränderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung, vor allem im unmittelbaren Trassennahbereich erwarten, wobei vorhabensbedingte Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa die Lärmschutzwände entlang des westseitigen Trassenverlaufs) integraler (zu beurteilender) Projektbestandteil sind. Während der **Errichtungsphase** ist - temporär - mit Lärmimmissionen aus dem Baustellenbetrieb sowie durch anlieferbedingte Zu- und Abfahrten (hauptsächlich über die Zubringer S1 und B15) zu rechnen. In der **Betriebsphase** stellt das Vorhaben einen neu hinzutretenden Emittenten im Straßennetz dar, während auf den bisher vorrangig benützten Ortsdurchfahrten (L2003, B11) mit einer maßgeblichen Verkehrsentlastung und damit einer spürbaren Verbesserung der verkehrsbedingten Lärmbelastung gerechnet werden kann.

Die Benützung von trassennahen Rad- und Wanderwegen (eigentlich landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen) wird voraussichtlich mit einer erhöhten Lärmbeeinträchtigung in der Größenordnung von 55 bis 65 dB einhergehen, jedoch wiederum nur für jenes kurz anzusetzende Zeitfenster, in dem sich Spaziergänger und Radfahrer im unmittelbaren Trassennahbereich aufhalten bzw. die Trasse queren (Exposition mutmaßlich im Minutenbereich). Längere Aufenthalte von Personen im unmittelbar trassennahen Bereich sind aufgrund der mangelnden Attraktivität sowie der fehlenden Ausstattung des Landschaftsraums nicht zu erwarten.

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen bei **Zwischenfällen/Unfällen** (Störphase) werden in der UVE sowie im Teilgutachten 8 - "Lärmschutz" des UVG keine dezidierten Aussagen getroffen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es sich bei Zwischenfällen (Störfällen) nur um kurzfristig und sehr selten auftretende Schallpegelspitzen (z.B. hervorgerufen durch Unfälle, Fahrzeugexplosionen, unfallbedingten Staus und dgl.) handelt. Bei größeren unvorhersehbaren Katastrophen und einer etwaig damit einhergehenden (teilweisen oder gänzlichen) Zerstörung des Straßenprojektes werden die zu erwartbaren Immissionsbelastungen aus der Wiederherstellung jenen der Bauphase entsprechen.

Gutachten:

Vor allem im Bereich der Trassenquerungen sowie im unmittelbaren Trassennahbereich von Rad- und Wanderwegen ist sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase mit punktuellen bzw. kleinräumigen Belastungen durch Lärmimmissionen zu rechnen. Die beiden Hundeburgenplätze (beim Kreisverkehr Humberg-Ost sowie bei der ASt. Schwechat-Süd), die "Erdstadt" bei der ASt. Schwechat-Süd sowie die Kleintierzuchtanlage im südlichen Siedlungsbereich von Schwechat wurden aufgrund mangelnder Freizeit-/Erholungs-/Tourismusrelevanz nicht in die gegenständliche Beurteilung einbezogen.

Für den außerhalb des trassenbezogenen Untersuchungsraum lokalisierten, tangential in ca. 800 m Entfernung zum Vorhaben vorbeilaufenden Hauptwanderweg Nr. "888 NÖ-Wien" sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, ebenso wenig wie für den ca. 700 m entfernten Kinderspiel- und Sportplatz bei der AWARENFELDSIEDLUNG (die außerdem im bereits beurteilten Siedlungsgebiet liegen; siehe Risikofaktor 32).

Während der **Errichtungsphase** ist somit temporär und während der **Betriebsphase** stetig mit mäßigen Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen zu rechnen, jedoch nur für jenes kurz anzusetzende Zeitfenster, in dem sich Spaziergänger und Radfahrer im unmittelbaren Trassennahbereich aufhalten bzw. die Trasse queren (Exposition mutmaßlich im Minutenbereich).

Hinsichtlich etwaiger Auswirkungen bei **Zwischenfällen/Unfällen** (Störphase) werden sowohl in der UVE als auch im auch im Teilgutachten 8 - "Lärmschutz" des UVG keine dezidierten Aussagen getroffen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es sich bei Zwischenfällen (Störfällen) nur um kurzfristig und sehr selten auftretende Schallpegelspitzen (z.B. hervorgerufen durch Unfälle, Fahrzeugexplosionen, unfallbedingten Staus und dgl.) handelt. Bei größeren unvorhersehbaren Katastrophen und einer etwaig damit einhergehenden (teilweisen oder gänzlichen) Zerstörung des Straßenprojektes werden die zu erwartbaren Immissionsbelastungen aus der Wiederherstellung jenen der Bauphase entsprechen.

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf den in den Standortgemeinden relativ unterentwickelten Urlaubstourismus durch Lärmimmissionen sind nicht zu erwarten; die hohe, aus dem Geschäftsreiseverkehr resultierende Nüchternheitsintensität in der Stadtgemeinde Schwechat wird vom Vorhaben nicht beeinflusst werden.

Die Eingriffssensibilität wird aufgrund der nur lokalen Bedeutung und des geringen Alleinstellungsmerkmals (Einzigartigkeit) dieser Freizeit- und Erholungseinrichtungen als gering bis mäßig beurteilt. Die erwartete Beeinträchtigung (Eingriffserheblichkeit) der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm wird als geringfügig bis mäßig und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Zusätzlich zu den in den UVE-/UVG-Fachbeiträgen angeführten (und vollinhaltlich unterstützten) Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen wird neben den unter Risikofaktor 32 definierten Empfehlungen folgende Maßnahme vorgeschlagen:

1. Bei Beeinträchtigungen von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Lärmimmissionen im Nahbereich von Baustelleneinrichtungen, die mit Lärmschutzmaßnahmen nicht wirksam vermieden werden können, sind in allen relevanten Bereichen Informationsmaßnahmen zu setzen (über Art und Dauer der Bautätigkeiten, allfällige Wegeverlegungen und Hinweise auf alternative Routen bzw. Einrichtungen).

Risikofaktor 39:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeänderungen**

Risikofaktor 40:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme**

Risikofaktor 41:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft**

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeänderungen oder Flächeninanspruchnahmen sowie durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Die Risikofaktoren 39, 40 und 41 werden hier gemeinsam behandelt, da sie sich inhaltlich stark überschneiden, und zwar in dem Sinne, als beim gegenständlichen Vorhaben bei der Beurteilung von Beeinträchtigungen der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen (und des Fremdenverkehrs) in erster Linie Rad- und Fußwegverbindungen handelt, welche zumeist gleichzeitig von Geländeänderungen, Flächeninanspruchnahmen und landschaftlichen Zerschneidungswirkungen betroffen sind.

Zur Beschreibung der Ist-Situation (Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Fremdenverkehr) siehe Risikofaktor 37. Zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen siehe Risikofaktor 23, zu jener durch Flächeninanspruchnahme siehe Risikofaktor 24 und zu jener durch Zerschneidung der Landschaft siehe Risikofaktor 25.

Befund:

Die vorhabensbedingten Geländeänderungen betreffen in erster Linie die Errichtung der Fahrbahntrasse (überwiegend - ca. 4 km - in Dammlage auf ca. 2 m Höhe, ein geringerer Abschnitt - ca. 1 km - in Tieflage), der Anschlussstellen (Kreisverkehrs- bzw. Kreuzungseinmündungen), der Umlegung des Verlaufs der L2004 - Rauchenwarther Straße im Bereich Himberg Ost und die erforderlichen Unter- und Überführungen von Sekundärwegeverbindungen sowie die trassenbedingt erforderliche Verlegung von Einbauten.

Hinsichtlich der Massenermittlung im Detail wird auf das Einreichprojekt, Einlage B.2.2 - Technischer Bericht Straße, Kap. 13.5 verwiesen.

Gemäß UVE (vgl. Einlage C5 - Landwirtschaft und Boden) beträgt die gesamte Flächeninanspruchnahme in der Errichtungsphase knapp **47 ha**, wovon nach Projektfertigstellung rund **27,8 ha** für Verkehrsflächen und Komplementäreinrichtungen dauernd beansprucht werden, während **19,2 ha** nur befristet (für Baustelleneinrichtungen während der Errichtungsphase) erforderlich sind und nach der Projektfertigstellung wieder rekultiviert werden. Weitere 2,35 ha entfallen auf Dienstbarkeiten. Der überwiegende Teil der vorhabensbedingten Flächenbeanspruchung betrifft landwirtschaftlich genutzte und sonstige Grünflächen, zum geringeren Teil (ca. 3,5 ha) sind Verkehrsflächen (bestehende Wirtschaftswege und Straßen) betroffen.

Der nur temporär beanspruchte Oberflächenbereich für unterirdisch vorzunehmende Leitungsverlegungen wird hier nicht weiter berücksichtigt, da hierbei von keiner dauerhaften Beeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Flächeninanspruchnahme, Geländeänderung oder Zerschneidung der Landschaft auszugehen ist. Sämtliche dieser nur während der Bauzeit beanspruchten Flächen werden unmittelbar nachdem diese Flächen nicht mehr benötigt werden, spätestens jedoch mit Fertigstellung des Vorhabens wieder hergestellt bzw. rekultiviert.

Von vorhabensbedingten Geländeänderungen, Flächeninanspruchnahmen und Zerschneidungswirkungen sind unmittelbar sechs auf bestehenden landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen verlaufende Rad- und Fußwege betroffen, die von der geplanten Trasse gequert (durchschnitten) werden und deren Verbindung durch die folgenden baulichen Objekte wieder hergestellt werden soll:

- Objekt BN15.Ü04: Überführung der L 2004 bei Himberg bei B15/Km 2,4+20,866 m (Radweg)
- Objekt B233.Ü01: Überführung Wirtschaftsweg bei Himberg bei Projekt-Km 0,2+38 m
- Objekt B233.01: Brücke über Wirtschaftsweg bei Pellendorf bei Projekt-Km 1,3+38 m (Radweg)
- Objekt B233.Ü02: Überführung Wirtschaftsweg bei Zwölfaxing bei Projekt-Km 3,0+22 m (Radweg)
- Objekt B233.Ü03: Überführung Wirtschaftsweg bei Zwölfaxing bei Projekt-Km 3,6+10 m
- Objekt B233.Ü04: Überführung Wirtschaftsweg bei Zwölfaxing bei Projekt-Km 4,2+87 m (Radweg)

Während der **Errichtungsphase** wird es zu temporären Unterbrechungen dieser Wegeverbindungen durch vorhabensbedingten Geländeänderungen und Flächeninanspruchnahmen, und damit auch zu temporären Zerschneidungswirkungen kommen.

Im Zuge der Fertigstellung des Bauvorhabens sollen sämtliche Wegeverbindungen mittels Überführungen (Brücken) der neuen Trasse funktionell wieder hergestellt werden (Ausnahme: Projekt-Km 1,3+38 = Unterführung), sodass während der **Betriebsphase** mit keinen diesbezüglichen Einschränkungen mehr zu rechnen ist.

Gutachten:

Die vorhabensbedingt erforderliche Flächeninanspruchnahme und damit bedingte temporäre Unterbrechung von Rad- und Fußwegen während der Errichtungsphase führt zu einer teilweisen Einschränkung der Benutzbarkeit und Erlebnisqualität von ost-west orientierten Rad- und Fußwegverbindungen. Nachdem aber eine Gleichzeitigkeit dieser Einschränkungen nicht zu erwarten ist, werden während der Bauphase immer Ausweichrouten zur Verfügung stehen. Nach Projektfertigstellung ist die vollständige funktionelle Wiederherstellung dieser Rad- und Fußwegverbindungen, die gleichzeitig (und vorrangig) auch als landwirtschaftliche Wirtschaftswege dienen, mittels Über- und Unterführungen vorgesehen.

Als verbleibende Auswirkungen sind bisher unübliche Höhenunterschiede (Steigungen) auf den genannten Rad- und Fußwegen im Bereich der trassenquerenden Über- und Unterführungen zu nennen.

Die Eingriffssensibilität wird aufgrund der zumeist nur lokalen Bedeutung dieser Rad- und Fußwegverbindungen als gering bis mäßig beurteilt. Die erwartete Beeinträchtigung (Eingriffserheblichkeit) der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch vorhabensbedingte Geländeänderungen und Flächeninanspruchnahmen sowie durch Zerschneidung der Landschaft wird während der Errichtungsphase als mittel bis hoch und während der Betriebsphase als geringfügig bis mäßig und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

1. Während der Errichtungsphase ist die Funktionsfähigkeit der Rad- und Fußwegeverbindungen weitestgehend aufrechtzuerhalten. Im Zuge von baubedingt notwendigen Unterbrechungen sind in Abstimmung mit den Gemeinden geeignete Ausweichrouten festzulegen und durch rechtzeitige Ankündigungen und verständliche Beschilderungen auszustatten.

Risikofaktor 42:

Gutachter: R

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: **Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen****Fragestellungen:**

1. Werden durch visuelle Störungen die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Vorbemerkungen: Zur Beschreibung der Ist-Situation (Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Fremdenverkehr) siehe Risikofaktor 37. Zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen siehe Risikofaktor 26.

Befund:

Wie schon unter Risikofaktor 26 näher beschrieben ist der trassenbezogene Untersuchungsraum charakterisiert durch eine ausgeprägte Agrarnutzung und dadurch in seinem ästhetischen Erscheinungsbild sowie seiner visuellen Erlebbarkeit nur mit einer relativ eingeschränkten Attraktivität behaftet. Trotzdem besitzt dieser Bereich eine gewisse lokale Bedeutung als Naherholungsraum für Spaziergänger, Radfahrer und Reiter, vor allem auf dem bestehenden, relativ engmaschigen landwirtschaftlichen Wegenetz.

In der **Errichtungsphase** kommt es zu visuellen Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und Materialablagerungen, die jedoch zeitlich begrenzt sind. Dies betrifft vor allem die unter Risikofaktor 37 näher beschriebenen lokalen Rad- und Wanderwege.

In der **Betriebsphase** kommt es in allen Bereichen wo Freizeit- und Erholungseinrichtungen wie Rad- und Wanderwege direkt die Trasse queren oder neben der Trasse verlaufen zu visuellen Beeinträchtigungen.

Gutachten:

Es ist davon auszugehen, dass für Radfahrer und Fußgänger die Wahrnehmung und unmittelbare Erlebbarkeit des trassennahen Landschaftsraums - zumindest innerhalb der trassennächsten, sichtbegrenzenden Windschutzpflanzungen - durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt wird.

Demgegenüber steht eine relativ geringe Eingriffssensibilität (Raumempfindlichkeit) dieses Landschaftsbereichs und auch der dort ausschließlich aus Rad- und Fußwegen bestehenden Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Außerdem besteht die Beeinträchtigung sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase nur vorübergehend, und zwar in jenem relativ kurz anzusetzenden Zeitfenster, in dem sich Spaziergänger und Radfahrer im unmittelbaren Trassennahbereich aufhalten bzw. die Trasse queren.

Auswirkungen auf den in den Standortgemeinden relativ unterentwickelten Urlaubstourismus sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten; die hohe, aus dem Geschäftsreiseverkehr resultierende Nächtigungsintensität

in der Stadtgemeinde Schwechat wird vom Vorhaben nicht beeinflusst werden.

Zusammenfassend wird die erwartete Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen als mäßig und somit als **verträglich** beurteilt.

Auflagen:

Entsprechende Auflagen zur Verminderung von visuellen Beeinträchtigungen wurden bereits unter Risikofaktor 26 (Landschaftsbild) formuliert. Weitere verbindlich umzusetzende Auflagen sind in der UVE sowie unter den zuvor behandelten Risikofaktoren 37 bis 41 beschrieben.

planwerk
ingenieurbüro dipl.ing. karl ceron
A-1070 wien • schottenfeldgasse 69/5. OG
tel. 01/522 62 33 - 0 • fax 01/522 62 33 - 9



Datum: 14.06.2016

Unterschrift: Dipl.-Ing. Karl Ceron